



Tero Wallin

# **Tiehallinnon ja sidosryhmien välisen vuorovaikutuksen kehittäminen**

**Tiehallinnon selvityksiä 3/2002**

Tero Wallin

# **Tiehallinnon ja sidosryhmien välisen vuorovaikutuksen kehittäminen**

**Tiehallinnon selvityksiä 3/2002**

ISSN 1457-9871  
ISBN 951-726-859-9  
TIEH 3200737

Edita Prima Oy  
Helsinki 2002

Julkaisua myy/saatavana:  
Tiehallinto, julkaisumyynti  
faksi 0204 22 2652  
e-mail [julkaisumyynti@tiehallinto.fi](mailto:julkaisumyynti@tiehallinto.fi)  
[www.tiehallinto.fi/julk2.htm](http://www.tiehallinto.fi/julk2.htm)



TIEHALLINTO  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelinvaihde 0204 22 150

## ALKUSANAT

Selvityksessä kuvataan keinoja Tiehallinnon ja sidosryhmien välisen vuorovaikutuksen kehittämiseen. Tiehallinnon uuden roolin mukaisesti sen toiminnassa tärkeää on yhteiskunnan ja eri asiakasryhmien tarpeiden tunteminen ja analysointi.

Kesällä 2001 aloitettiin selvitystyö, jonka tavoitteena oli kartoittaa minkälaisia pysyviä ja muuttuvia vuorovaikutusmekanismeja Tiehallinnon ja kumppaneiden /palvelujen käyttäjien välille tulee luoda.

Selvitys toteutettiin haastattelututkimuksena. Haastatteluryhmät koostuivat teollisuuden-, etujärjestöjen- sekä julkisen sektorin toimijoista. Haastateltavat edustivat alansa keskeisiä päätöksentekijöitä. Selvityksessä kerättiin tietoa kumppaneiden näkemyksistä Tiehallinnon yleisestä kehityssuunnasta ja menettelyistä, joilla yhteistyötä tulisi kehittää.

Tiehallinnon johdon toimeksiannosta selvityksen teki Tero Wallin Oy Viisikko-Femman Ab:stä. Työn ohjaajana ovat toimineet pääjohtaja Eero Karjaluo ja johtaja Aulis Nironen Tiehallinnosta.

Helsingissä, tammikuussa 2002



1	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	6
1.1	Tavoitteet	6
1.2	Haastattelun sisällöt ja haastateltavat	7
1.3	Tutkimusmenetelmä ja aineiston käsittely	8
1.4	Aineiston esittäminen	8
2	TYÖN TULOKSET	8
2.1	Tielaitosuudistus ja sen vaikutus	8
2.1.1	Teollisuus	8
2.1.2	Etujärjestöt	9
2.1.3	Julkinen sektori	10
2.2	Tienpidon ja tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa	11
2.2.1	Teollisuus: Tienpidon ja tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa	11
2.2.2	Teollisuus: Tienpidon ja tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa	12
2.2.3	Etujärjestöt: Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa	13
2.2.4	Etujärjestöt: Tienpidon ja Tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa	14
2.2.5	Julkinen sektori: Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa	15
2.2.6	Julkinen setori: Tienpidon ja Tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa	17
2.3	Tienpidon suuntaviivat 2000 luvulla	19
2.3.1	Teollisuus: Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla	19
2.3.2	Etujärjestöt: Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla	21
2.3.3	Julkinen sektori: Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla	23
2.4	Vuorovaikutus, nykytilanne ja toimintamalli eteenpäin	27
2.4.1	Teollisuus: Vuorovaikutus, nykytilanne	27
2.4.2	Teollisuus: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat	28
2.4.3	Teollisuus: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, käytännön toimintamuodot	29
2.4.4	Etujärjestöt : Vuorovaikutus, nykytilanne	31
2.4.5	Etujärjestöt: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat	33
2.4.6	Etujärjestöt: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, käytännön toimintamuodot	34
2.4.7	Julkinen sektori: Vuorovaikutus, nykytilanne	36
2.4.8	Julkinen sektori: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat	38
2.4.9	Julkinen sektori: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, käytännön toimintamuodot	40

---

3	JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITTÄMINEN	44
3.1	Yleistä	44
3.2	Tielaitosuudistus ja sen vaikutus	44
3.2.1	Johtopäätökset	44
3.2.2	Kehittäminen	45
3.3	Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, oikea toimintamalli vaikuttamisessa	45
3.3.1	Johtopäätökset	45
3.3.2	Kehittäminen	47
3.4	Tienpidon ja tiehallinnon suuntaviivat 2000-luvulla	49
3.4.1	Johtopäätökset	49
3.4.2	Kehittäminen	50
3.5	Vuorovaikutus, nykytilanne ja toimintamalli eteenpäin	52
3.5.1	Johtopäätökset nykytilanteesta	52
3.6	Toimintamallin kehittäminen	53

## YHTEENVETO

### Tielaitosuudistus ja sen vaikutus

- Teollisuuden suhtautuminen on joko myönteinen tai neutraali. Haastateltavissa oli useita, joilla ei ollut riittävästi tietoa uudistuksesta. Teollisuuden edustajilla oli hieman pelkoa tieliikelaitoksen roolista markkinoilla.
- Niukka enemmistö etujärjestöjen edustajista näki uudistuksen selkeästi positiivisena. Sen todettiin lisäävän esim. rahankäytön tehokkuutta. Uudistuksen käytännön toteutus nähtiin pääsääntöisesti myönteisenä. Osa haastatelluista näki tieliikelaitoksen roolin ongelmallisena ja osalla ei ollut kunnollista tietämystä hankkeista.
- Julkisella sektorilla uudistus nähtiin pääasiassa positiivisena sekä hallinnon tehokkuuden että tienrakentamisen tehokkuuden kannalta ja sitä pidettiin lisäksi aluepoliittisesti hyvänä uudistuksena. Uudistus ei juurikaan ole vaikuttanut julkisen sektorin omaan toimintaan.

### Tienpidon ja tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistumisen sen esiintuomisessa, sekä oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa

#### Teollisuus

- Teollisuudessa onnistumista kuvaavina mittareina pidettiin lähinnä tienpidon kuntoa ja määrärahojen volyymia. Enemmistön mielestä tienpidon yhteiskunnallinen merkitys on korostunut riittävästi ja tiehallinto on myös onnistunut tämän merkityksen korostamisessa. Osa haastatelluista näki myös verkon olevan heikkenemässä ja joidenkin mielestä alempiasteisen verkon yhteiskunnallista merkitystä ei ole onnistuttu riittävästi korostamaan.
- Oikeaan toimintamalliin kuuluvina pidettiin mm. seuraavia tekijöitä: rauhallista asiantuntijaroolia julkisuudessa, selkeätä faktojen esittämistä, uusien avauksien tekemistä ja tien ymmärtämistä taloudellisena hyödykkeenä. Julkisuudessa tulee ehkä toimia aikaisempaa näkyvämmiin, erityisesti pääjohtajan roolia tulee nostaa.

#### Etujärjestöt

- Osa haastatelluista etujärjestöjen edustajista arvio, että tiehallinto on pärjännyt hyvin mm. budjettirahoituksessa, osa puolestaan näki tilanteen selvästi huonompana. Tienpidon tärkeyttä ei kiistä kukaan. Osa haastatelluista arvio, ettei ole osattu puhua riittävän isoista kokonaisuuksista, viestinnän sisältö ei ole onnistunut ja viestintää ei ole ollut riittävästi.
- Oikeassa toimintamallissa yhteiskunnallisessa asiat pitää sisällöllisesti kytkeä laajoihin kokonaisuuksiin ja erilaisiin priorisointeihin. Tiehallinnon tulee panostaa julkisuudessa esiintymiseen ja pääjohtajan roolia tulee vahvistaa julkisuuskeskustelussa. Toimintamallia, jossa aina vaaditaan lisää, eivät kaikki pitäneet perusteltuna toimintalinjana. Osa kuitenkin näki perinteisen vaatimuspoliitikan perusteltuna.



*Julkinen sektori*

Enemmistön mielestä on onnistuttu kohtalaisen hyvin. Tästä on osoituksena uudet hankkeet sekä tänä vuonna budjettiin tulleet lisämäärärahat. Osa näki negatiivisena kehityksenä perustienpidon ja alempiasteisen tieverkon rapistumisen. Tiehallinnon katsottiin yleisesti onnistuneen kohtalaisen hyvin.

Oikeata toimintamallia yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa kuvattiin mm. toteamalla, että voivottelu on väärä toimintalinja. Priorisointi on hyvä toimintamalli. Vaikuttaminen valtioneuvostoon asioiden valmistelun yhteydessä on keskeistä. Tiehallinnon tulee olla lojaali valtioneuvostolle. Tiehallintoon ja sen pääjohtajaan tulee voida luottaa, kun puhutaan tienpidon tarpeista. Tieverkon merkityksen kokonaisvaltaista korostamista tulee tehostaa.

**Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla**

*Teollisuus:* Logistiikka keskeiseksi lähtökohdaksi. Logistisella tehokkuudella tähdätään liiketoiminnan sujumiseen. Tien käyttämiseen liittyvien tarpeiden tulee määritellä tienpidon perustan. Tieverkko on rakennettu valmiiksi, joten uusia hankkeita ei juurikaan ole tiedossa, mutta toisaalta mm. moottoritiet ovat tärkeitä. Uusilla hankkeilla tulee olla koko valtakuntaan liittyvä merkitys (E-18). Tieverkon käytössä tulee edetä kohti täsmäkäyttöä. Teollisuudessa odotellaan tiehallinnon uusia palvelutuotteita. Alempiasteisen tieverkon käytön optimointi ja yleensäkin alempiasteisen tieverkon kunnan turvaaminen on tärkeää.

*Etujärjestöt:* Laatutason turvaaminen kunnossapidossa ja hoidossa. Kokonaislogistinen näkökulma, jossa tiestö sekä turvaa että luo elinkeinotoimintaa ja toimintakelpoisen ympäristön ihmisille. Esimerkiksi tiepäätöksillä vaikutetaan merkittävästi yritystoiminnan alueelliseen sijoittumiseen. Keskeisiä tekijöitä ovat: priorisointi, panostusten kohdistaminen sinne, jossa niille on tarvetta, asioiden asettaminen tärkeysjärjestykseen ja yhteistoiminta hankkeissa muiden väyläviranomaisten kanssa. Lisäksi tarvitaan tien kapasiteetin ja läpäisykyvyn turvaamista ottaen huomioon myös yksittäisten yrittäjien esim. maatilatalouden ja metsätalallisten intressit.

*Julkinen sektori:* Tieverkon laatutaso pitää turvata. Joidenkin haastattelujen mielestä tämä edellyttää taloudellista lisäpanostusta. Priorisointi eri näkökulmista käsin on keskeinen asia. Priorisointiin vaikuttavat sekä alueelliset että taloudelliset seikat. Suurten hankkeiden aika alkaa olla ohi ja panostusta tulee ohjata nykyisen verkon kehittämiseen siten, että se vastaa yhteiskunnan ja talouselämän rakenteissa tapahtuneita muutoksia. Liikennejärjestelmän näkökulmasta katsoen tulee rakentaa toimintalinjat (käytännössä sama kuin logistinen verkko ja logistinen ketju käsitteet) eli eri liikennemuotoja ja eri liikenneväyliä tulee tarkastella yhtäläisesti multimodaalisesta näkökulmasta käsin. Vahvojen aluekeskusten väliset yhteydet ovat keskeisiä. Tärkeitä ovat myös maailmanlaajuiset ja EU-tason toimenpideohjelmat, joiden avulla pyritään vähentämään saastuttavaa liikennettä ja muutenkin toiminnassa tulee korostaa ympäristön huomioon ottamista. Muita esille nousseita asioita olivat liikenteen turvallisuus, joukkoliikenne ja kevyen liikenteen merkityksen ko-

rostuminen. Telemaattisten järjestelmien kehittäminen on myös osa tulevaisuuden toimintalinjaa.

## **Vuorovaikutus, nykytilanne, ja toimintamalli eteenpäin**

### *Teollisuus*

Tiehallinto on avoin virasto, jonka kanssa yhteistoiminta sujuu hyvin. Epävirallisen kanssakäymisen ja epävirallisen verkoston käyttö on positiivista ja laajaa. Ääni kuuluu Tiehallinnossa hyvin. Erilaiset yhteishankkeet ovat tarpeellisia. Alan omat etujärjestöt ovat tärkeä osa vuorovaikutusta ja ne ovat myös hyviä yhteistyökumppaneita Tiehallinnolle. Osa teollisuuden edustajista on ollut varsin vähän tekemisessä Tiehallinnon kanssa ja tietous sekä vuorovaikutus on ollut vähäistä.

Nykytilanne on hyvä kehittämisen lähtökohdaksi. Toimenpiteitä ovat mm. kanssakäymisen systematisointi ja säännöllistäminen. Kanssakäymisen tulee aina liittyä asiaympäristöön, ei turhia tapaamisia. Halutaan uusia painotuksia, joista tärkein liittyy koko logistisen ketjun alueeseen: raaka-ainelähde – kuljetus – tehdasjalostus - kuljetus – satama/kuluttaja/tukku. Tiehallinnon tulee toimia julkisuudessa aktiivisena tienpidon puolestapuhujana. Sen tulee myös systematisoida osallistumisensa ja toimintansa erilaisissa työryhmissä. Yritysten käytännön toimintamallit liittyivät lähinnä tehdasympäristön, raaka-aineen ja tuotannon kuljetusten tehokkaaseen turvaamiseen. Näihin toivotaan uusia palvelumuotoja. Tehokkaita vuorovaikutusmuotoja ovat epäviralliset kontaktit ja erilaiset työryhmät sekä myös virallisempi yhteistyö esim. TT:n kanssa. Suorat yhteydenotot yrityksiin ovat tärkeitä (myös pääjohtajatasolla).

Käytännön ehdotuksia vuorovaikutusmuodoiksi olivat: tiehallinnon sivujen kehittäminen (joukkoliikenneinformaation ja muun palveluinformaation sijoittaminen sivuille), piirikohtaiset yhteyshenkilöt, räätälöity sähköposti, telematiikan kehittämishankkeita tuotteiksi, sekä aluetapaamiset, joihin tiejohtaja kutsuu alueensa tehtaiden johtajat keskustelemaan asioista.

### *Etujärjestöt*

Järjestöt näkivät nykytilanteen hyvänä. Tiehallinto koetaan avoimena organisaationa, jonka kanssa ollaan tekemisessä sekä virallisesti että epävirallisestikin, erityisesti epävirallinen kontaktointi on voimakasta. Vuorovaikutusta tapahtuu usealla eri tasolla. Sitä tehdään organisaatioiden välisenä, eri asiayhteyksissä ja erilaisten työryhmien puitteissa. Jotkut etujärjestöjen edustajista eivät kuitenkaan olleet näkemyksensä mukaan saaneet riittävästi informaatiota.

Toimintamallin ja vuorovaikutuksen sisällön kehittämisessä nousivat esiin logistiikkaan liittyvät asiat, yhteistoiminta koko liikennesektorilla, erityisesti raideliikenne ja satamat. Nykyiset kanssakäymisen muodot nähtiin pääasiallisesti hyväksi pohjaksi mennä eteenpäin. Lisäksi nähtiin tarvetta parantaa vuorovaikutusta. Sen tulee lähteä sisällöllisistä yhteisistä intresseistä ja vuorovaikutuksen tulee olla sekä virallista että epävirallista. Yleisesti Tiehallinnolta odotettiin aktiivista otetta tienpidon asi-



oihin, aktiivista yhteydenottoa etujärjestöihin ja erilaisen informaation tuottamista.

Ehdotuksia vuorovaikutusmuodoksi olivat: auto- ja tiefoorumien roolin vahvistaminen, tiejohtajien suorat yhteydenotot etujärjestöjen alueellisiin yhdistyksiin, tapaamiset TT:n piiriasiamiesten kanssa, yhteydenpito kauppakamareihin ja MTK:n organisaatioihin, sähköpostin räätälöity käyttö kunkin etujärjestön intresseihin liittyvän aineiston välittämisessä, pääjohtajan lounaat tai aamukahvit, yhteydenpito TT:n valiokuntiin, kunnallisjohtajien ja muiden alueellisten epävirallisten julkisen sektorin elinten ja tiejohtajien tapaamiset sekä nettisivujen ja muun verkon käyttö.

### *Julkinen sektori*

Julkisen sektorin edustajat ovat olleet vuorovaikutuksen sujumiseen hyvinkin tyytyväisiä. Viralliset ja epäviralliset suhteet ovat toimineet hyvin. Suhteet perustuvat pitkälti henkilösuhteisiin eli ns. epäviralliseen ympäristöön. Informaatiota on saanut, kun sitä on tarvinnut. Keskushallinnon lisäksi myös tiepiireillä on hyvä tuntuma muuhun julkisen sektorin aluehallintoon ja kanssakäyminen heidän välillään sujuu hyvin.

Tiehallinnon roolien täsmentäminen on jatkossa tärkeää. Milloin se on asiantuntijana, tilaajana, toteuttajana, regulaattorina tai muuna kontrolliviranomaisena sekä tie- että yleisenä infran kehittäjäviranomaisena. Vuorovaikutuksen kehittämiseen liittyy tiehallinnon oman roolin muuttuminen entistä vahvemmasi asiantuntivirastoksi ja pitäytyminen tiukasti valtioneuvoston ohjauksessa. Aluehallinnon ja alueellisen toiminnan merkitys on tässä keskeisessä roolissa. Virallisten mekanismien kehittäminen Tiehallinnon ja julkisen sektorin eri toimijoiden välille on tärkeää. Tarvitaan viestinnällisen toiminnan systematisoimista ja oikean toimintamallin löytämistä julkisuuden suuntaan.

Käytännön yhteistoimintamuotoja ovat: Tiehallinnon TE-keskusten johtajille toimittama informaatio, poliisin ja Tiehallinnon alueviranomaisten yhteistyön tiivistäminen, epävirallisen kanssakäymisen jatkaminen ja osaksi sen muuttaminen virallisemmaksi (yhteistoimintaa voidaan ja sitä tulee tehdä myös muiden kuin LVM:n kanssa), erilaiset teemoitetut tilaisuudet ja sähköpostin räätälöity käyttö. Muita yhteistoiminnan käytännön muotoja ovat: telematiikan hyödyntäminen kuten LAM tiedot, tiehallinnon sivujen kehittäminen, yhteistoiminta muiden keskusvirastojen kanssa tilaamistoiminnassa, asiantuntijapalveluiden hyödyntäminen, tiiviimpi osallistuminen muiden viranomaisten valmistelu ja suunnitteluprosesseihin sekä uusien tehtävien saaminen mm. kuntasektorilta.

# 1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

## 1.1 Tavoitteet

Suomen yleisten teiden tienpidossa tapahtui vuoden 2001 alussa merkittävä uudistus kun Tielaitos jaettiin Tiehallintoon ja Tieliikelaitokseen.

Tiehallinto vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa Suomen yleisen tieverkon tilasta ja palveluista sekä liikenteen turvallisesta sujumisesta kaikissa oloissa. Tiehallinto vastaa myös tienpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä. Tiehallinto hankkii tienpitoon liittyvät palvelut markkinoilta.

Tiehallinto on kehittämässä toimintaansa uuden roolin mukaisesti. Toiminta perustuu keskeisesti yhteiskunnan ja eri asiakasryhmien tarpeiden tuntemiseen ja analysointiin.

Tässä kehitystyössä ovat erityisen tärkeitä elinkeinoelämän, yhteiskunnallisten etujärjestöjen ja julkisen sektorin keskeisten päätöksentekijöiden näkemykset Tiehallinnon yleisestä kehityssuunnasta ja erityisesti siitä, miten Tiehallinnon ja sen keskeisten sidosryhmien yhteistyömenettelyä tulisi kehittää.

Tätä taustaa vasten Tiehallinto käynnisti kesällä 2001 selvitystyön, jossa haastattelututkimuksen menetelmin oli tavoitteena selvittää minkälaisia pysyviä ja muuttuvia vuorovaikutusmekanismeja tiehallinnon ja sen keskeisten kumppaneiden / palveluiden käyttäjien välille tulisi luoda. Samalla tuli selvittää, mitkä ovat niitä keskeisiä sisällöllisiä elementtejä, joita tämän vuorovaikutusjärjestelmän kautta tulisi välittää. Keskeisistä sidosryhmistä selvitystyön ulkopuolelle rajattiin poliittiset päättäjät ja Tiehallinnolle palveluita tarjoavat organisaatiot.

Työtä on Tiehallinnon puolelta ohjanneet Pääjohtaja Eero Karjaluohto ja johtaja Aulis Nironen. Työn on toteuttanut Oy Viisikko-Femman Ab, josta työstä on vastannut johtaja Tero Wallin.

## 1.2 Haastattelun sisällöt ja haastateltavat

Tässä työssä haettiin vastauksia Tiehallinnon yhteiskuntasuhteiden kehittämisen kannalta keskeisiin kysymyksenasetteluihin. Painotuksena olivat:

1. Tielaitosuudistus ja sen vaikutus
2. Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, oikea toimintamalli vaikuttamisessa
3. Tiehallinnon keskeiset tehtävät 2000 luvun Suomessa
4. Nykytilanne vuorovaikutuksessa ja miten vuorovaikutuksen toimintamalleja tulisi kehittää

Haastateltavat edustavat asemaltaan oman alansa keskeisiä johtotason toimijoita: pääjohtajia, toimitusjohtajia ja kansliapäälliköitä. Tämä on antanut mahdollisuuden saada hyvinkin moniulotteisia tuloksia sekä käytännön yhteistoininnan kehittämiseen että Tiehallinnon strategisiin toimintoihin. Aineiston merkittävyyttä korostaa sen monipuolisuus, sillä käytännössä jokainen haastateltava edusti oman työpaikkansa lisäksi myös yleisempää alansa aikai-



semman työhistoriansa tai luottamustehtäviensä tuomaa näkemyskykyä. Vastaajat ovat näin ollen pystyneet analysoimaan tilannetta sekä oman organisaationsa näkökulmasta että laajemminkin.

Haastateltavat jakautuivat eri ryhmiin seuraavasti:

Raskas ja kuljetusteollisuus ja ao. järjestöt	11
Muut etujärjestöt	12
Julkinen sektori	11
Yhteensä	34

Yllä olevien ryhmien välinen rajapinta on osin keinotekoinen, sillä jotkut etujärjestöt omistavat tuotannollista toimintaa ja ovat näin kahdessa roolissa. Myöskin esim. Metsähallitus on julkisen sektorin edustaja, vaikka se tekee myös metsäklusterin tuotantoa. Työn tulosten kannalta ei näillä yksittäistapauksilla ole kuitenkaan merkitystä (Haastateltavat ks. liite 1).

Haastateltavat suhtautuivat haastatteluun erittäin positiivisesti. Haastateltaville oli edeltäkin postitettu työstä kertova, pääjohtajan allekirjoittama kirje.

On syytä muistaa, että tässä työssä ei haastattelun kohteena ollut Tiehallinnon asiakkaista urakoitsijaryhmää, koska siihen liittyvä problematiikka on spesifiä. Kuitenkin tilaamis-, ja kilpailuttamispuoleen liittyviä asioita ja näkemyksiä haastateltavat ovat tuoneet esille ja ne on kuvattu tässä työssä. Työstä oli myös rajattu pois poliittiset päätöksentekijät.

### 1.3 Tutkimusmenetelmä ja aineiston käsittely

Tutkimusaineiston keruu toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena, henkilökohtaisina syvähaastatteluina. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on keskeisellä sijalla ns. kyllästyneisyysraja, jolla tarkoitetaan sitä tilannetta, jossa uusilla haastatteluilla ei saada enää lisää tietoa suhteessa aikaisempiin haastatteluihin. Kyllästyneisyysraja toteutui tässä haastattelussa hyvin, sillä keskeiset päälinjat tulivat hyvin esille.

Aineiston käsittely tapahtui pääsääntöisesti kvalitatiivisesti, kuitenkin niin, että eri ryhmien sisällä ja välillä kuvataan esim. mitä mieltä enemmistö/vähemmistö on ja löytyykö asiakokonaisuuksista selkeitä yhdenmukaisia näkemyksiä. Haastateltavien intymiteettisuojan takia yksilölliset haastattelut eivät näy raportissa, vaan vastaukset on koottu ryhmäkohtaisiksi. Tutkimuksessa käydään koko aineisto läpi aihekokonaisuuksittain.

### 1.4 Aineiston esittäminen

Aineisto on analysoitu kysymyskohtaisesti. Kursiivilla on kuvattu valikoituja haastateltavien vastauksia. Koko aineisto on mukana itse analyysissä, joka on kuvattu perustekstillä kunkin aihekokonaisuuden alussa.

Raporttiin otetut epäsuorat lainaukset (haastatteluista ei äänitetty) kuvaavat



sekä tyypillisiä kommentteja että ao. asiaan liittyviä ulottuvuuksia. Vastauksissa näkyvät määrällisesti eniten toistuneet vastaukset sekä vastaukset, joilla on merkitystä Tiehallinnon ja asianomaisen organisaation kannalta ja jotka kuvaavat hyvin käytyä keskustelua. Raportissa käytetyt lainaukset ovat valittu tai esitetty siten ao. haastateltavan intimitteetti säilyy.

Aineisto on käyty läpi haastatteluryhmäkohtaisesti (teollisuus, etujärjestöt ja julkinen sektori). Aineiston johtopäätökset ja toimenpiteet kuvataan luvussa johtopäätökset ja kehittäminen

## 2 TYÖN TULOKSET

### 2.1 Tielaitosuudistus ja sen vaikutus

Tällä kysymyksellä haettiin vastauksia mm. siihen, että onko uudistus vaikuttanut kyseisen organisaation toimintaan tai toimintaan alalla yleisesti ja millä tavalla uudistus on näkynyt julkisuudessa. Kysymyksen yhtenä tavoitteena oli selvittää, että oliko uudistuksen myötä syntynyt kahtiajako hahmottunut riittävästi vastaajille.

#### 2.1.1 Teollisuus

Teollisuuden osalta painottui kaksi asiaa, joista toista voisi kuvata erään haastateltavan lausunnolla: Ei ole vaikuttanut millään tavalla käytännön toimintaan, ei ole itse asiassa juuri edes noteerannut asiaa. Toinen asia liittyi uudistuksen yhteydessä käytyyn keskusteluun Tieliikelaitoksen asemasta ja tehtävistä. Siinä nähtiin olevan pientä riskiä. Viimeksi mainittu nousi esille lähinnä niiden taholta, jotka ovat olleet mukana mm. TT:n toiminnassa.

Raskaan teollisuuden edustajista monet olivat seuranneet uudistuksen etenemistä erilaisissa luottamustehtävissä (mm TT:n logistiikkavaliokunnan jäsenenä), joten he olivat uudistushankkeeseen liittyvistä kriittisistä tekijöistä hyvin perillä. Kuitenkin heidän arvionsa mukaan uudistuksen toteutumisen nähtiin sujuneen hyvin. Kuljetusteollisuudessa painottuivat lisäksi maa-ainesomistukseen sekä kilpailuttamiskäytäntöön ja yleensä Tieliikelaitokseen liittyviä asioita.

Omassa toiminnassa kanssakäyminen tapahtuu ensisijaisesti Tiehallinnon kanssa. Joissakin hankekysymyksissä oli jo ollut yhteydenottoja myös Tieliikelaitoksen suuntaan.

- *Ei ole vaikuttanut omaan toimintaan käytännössä millään tavalla, ei itse asiassa tiedä siitä kovinkaan paljon.*
- *Tieliikelaitos on hyvä suuri urakoitsija, ala kehittyy tätä kautta.*
- *Valmisteluun liittyvät pelisäännöt ovat ongelmallisia.*

- *Kovin hiljaista on ollut, ei ole kuulunut mitään; olisi kuvitellut että olisi jäänyt enemmän pyykkiä.*
- *Uudistuksen ajoitus on hyvä, koska meneillään on korkeasuhdanne.*

#### **Tielaitosuudistus ja sen vaikutus, Teollisuus:**

- **Suhtautuminen myönteinen tai neutraali**
- **Usealla haastateltavalla ei ollut riittävästi tietoa uudistuksesta**
- **Hieman pelkoa tieliikelaitoksen roolista markkinoilla**

### **2.1.2 Etujärjestöt**

Osa etujärjestöjen edustajista oli varsin hyvin selvillä uudistuksesta, koska he olivat mukana siihen liittyvässä valmistelutyössä ja yhteiskunnallisessa keskustelussa. Yleisesti ottaen uudistuksen vaikutus ja uudistuksen käytännön toteutus nähtiin myönteisinä, vaikka niitä pidettiin vielä vaikeasti arvioitavana lopputuloksen kannalta.

Uudistukseen liittyvät kriittiset kommentit liittyvät Tieliikelaitoksen toimimiseen markkinoilla ja tätä kautta myös Tiehallinnon kilpailuttamiskäytäntöön.

Uudistuksella nähtiin olevan myös selkeä rahankäytön tehokkuutta lisäävä vaikutus. Lisäksi useammankin haastateltavan suusta hämmästeltiin uudistuksen sujuvaa etenemistä tämän vuoden puolella.

Osalla etujärjestöistä ei ollut kunnollista tietämystä hankkeista. Toteutuneen jaon ja tehtäväkuvien ymmärtämistä vaikeuttaa Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen nimien samankaltaisuus.

Yhteistoiminta Tiehallinnon kanssa on jatkunut ennallaan vanhan Tielaitoksen mallin pohjalta, koska etujärjestöjen keskeisenä kumppanina on Tiehallinto ja siellä tutut ihmiset.

- *Jako vuodenvaihteessa yllättävän onnistunut ei juurikaan soraääniä eli-liikkeellelähtö on onnistunut.*
- *Uudistus ei ole vaikuttanut millään tavalla, kun asiasta ei ole ollut käytännössä mitään tietoa. Tämä keskustelu on ensimmäinen kontakti. Uudistusprosessin aikana (joitakin vuosia sitten) oli herännyt epäilyjä siitä, että pienten urakoitsijoiden työllistyminen heikkenee.*
- *Tiehallinnon profiili on varsin hämärä. Mitä tiepiirit tekee nyt muuta kuin ostaa palveluita, mitä konkreettista? Tiehallinnon sisällä ei ole riittävästi tietoa uudistus ei ole avautunut riittävästi sellaiselle henkilölle, joka ei tunne asioita.*
- *Raaka-ainepuolella lähinnä sorakuoppakeskustelu ja sen mainingit pitää hoitaa kunnolla pois päiväjärjestyksestä.*
- *Tielaitoksen erkaantuminen kahteen osaan oli järjestöllisesti huono juttu, heikensi voimaa ja asemia.*



**Tielaitosuudistus ja sen vaikutus, Etujärjestöt:**

- Niukka enemmistö näki uudistuksen selkeästi positiivisena esim. se lisää rahankäytön tehokkuutta
- Käytännön toteutus nähtiin pääsääntöisesti myönteisenä
- Osa näki Tieliikelaitoksen roolin ongelmallisena
- Osalla ei ollut kunnollista tietämystä hankkeesta

**2.1.3 Julkinen sektori**

Julkisella sektorilla uudistuksesta oltiin hyvin selvillä. Uudistuksen nähtiin vaikuttavan hallinnon tehokkuuden ja tienrakentamisen tehokkuuden lisääntymiseen, ja sen nähtiin olevan myös aluepoliittisesti hyvä hanke. Osa tämän sektorin edustajista on saanut yhden asemesta kaksi yhteistoimintakumppania - Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen.

Kokonaisuudessaan uudistuksen nähtiin menneen hyvin läpi.

Omaan toimintaa sen ei kuitenkaan nähty suoraan vaikuttavan, koska yhteistoimintakumppanina on Tiehallinto ja siellä olevat henkilöt.

- *Tiehallintouudistus ei ole paljon näkynyt omassa toiminnassa, yhteistyökumppanina on Tiehallinto. Kontaktit ovat periaatteessa säilyneet Tiehallinnossa entisellään. Mitään vakavampia napinoita ei ole kuulunut kahtiajaon jälkeen.*
- *Uudistus mennyt hämmästyttävän vähin äänin ja kivuttomasti läpi. Se olisi pitänyt tehdä jo aikaisemmin.*
- *Muutos on varsin merkittävä sillä se tuo lisää tehokkuutta tienpitoon aidon kilpailun myötä. Käytännössähän jako oli tapahtunut jo aikaisemmin sisäisesti. Jako ei sinänsä vaikuta alueellisesti yhteistoimintaan.*

**Tielaitosuudistus ja sen vaikutus, julkinen sektori:**

- Uudistus nähtiin pääasiassa positiivisena hallinnon tehokkuuden ja tienrakentamisen tehokkuuden kannalta ja lisäksi se on aluepoliittisesti hyvä uudistus
- Uudistus ei juurikaan ole vaikuttanut omaan toimintaan

**2.2 Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa**

Tässä kysymysalueessa haettiin vastauksia siihen, millä tavalla haastateltava asemoi tienpidon ja sitä kautta Tiehallinnon merkityksen yhteiskunnassa suhteessa muuhun yhteiskuntatoimintaan kuten muuhun liikenneverkkoon. Lisäksi kysyttiin, että millä tavalla tienpidon yhteiskunnallisen merkityksen korostamisessa ollaan onnistuttu ja mikä olisi oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa.



Kysymysalueesta käsitellään ensin tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa ja erikseen oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa.

### 2.2.1 Teollisuus: Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa

Vastaukset jakaantuvat selvästi tässä yhteiskunnallista merkitystä koskevassa kysymyksessä, jossa mittareina vastaajat pitivät lähinnä tiestön kuntoa ja määrärahojen volyymia (eikä esim. turvallisuutta).

Enemmistö oli sitä mieltä, että yhteiskunnallinen merkitys on näkynyt riittävästi ja ollaan myös onnistuttu tässä merkityksen korostamisessa. Positiivisissa arvioissa tuotiin esille, että tieverkko on kokonaisuudessaan lähes valmis ja erityisesti viime aikoina on saatu hyviä isoja hankkeita toteutukseen.

Osa puolestaan katsoi, että tiestön kunnossa ainakin alempiasteisen verkon osalta on ongelmia, joita ei vielä tarkkaan yhteiskunnassa tiedosteta. Alempiasteisen verkon kunto nähtiin myös kriittisen tekijänä oman yrityksen liiketoiminnan kannalta. Tiestöä ja sen taloudellista merkitystä ei ole joidenkin haastateltavien mielestä osattu korostaa riittävästi.

Tiehallinnon roolia voidaan kuvata siten, että sen imagoa ja toimintamekanismia voidaan pitää melko hyvänä, mutta aikaisemmilta vuosilta on epäilyjä rahan käytön tehokkuudesta, joka vaikuttaa uskottavuuteen.

- *Pääpiirteittäin ollaan onnistuttu.*
- *Tiehallinnon imago ei ole huono. Julkisuudessa oleminen hyvinkin asiallista.*
- *Viime aikoina saatu lisärahoitus tienpitoon on positiivista ja siihen on pyritty vaikuttamaan monin tavoin.*
- *Alempiasteisen tieverkon merkitys ei ole painottunut riittävästi.*
- *Tiehallinnon ja tienpidon merkitys ei ole riittävän hyvin tullut esille, vaikka liikenneyhteydet ovat aina kiinnostaneet poliitikkoja.*
- *Ongelmana on ollut, että aikaisempina vuosina 10-15 vuoden aikana Tielaitos on käyttänyt kaikki sille myönnetty nykyistä merkittävästi suuremmat rahat ja osin myös tehottomasti. On ollut erilaisia työllistämismenpiteitä, joten ei helpolla uskota, että tarvitaan lisää rahaa.*

#### **Tienpidon ja tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, Teollisuus:**

- **Enemmistön mielestä tienpidon yhteiskunnallinen merkitys on korostunut riittävästi ja tiehallinto on myös onnistunut tämän merkityksen korostamisessa. Osa haastatelluista näki verkon olevan heikkenemässä**
- **Onnistumista kuvaavina mittareina pidettiin lähinnä tiestön kuntoa ja määrärahojen volyymia**
- **Joidenkin mielestä alempiasteisen verkon yhteiskunnallista merkitystä ei ole onnistuttu riittävästi korostamaan**



### 2.2.2 Teollisuus: Tienpidon ja tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa

Oikeaan vaikuttamismalliin haastateltavat liittävät sekä sisällöllisiä kuin toiminnallisia elementtejä. Toiminnallisissa neuvoissa painottui rauhallinen asiantuntijarooli julkisuudessa. Siihen sisältyy mm. selkeät faktat teiden kunnosta ja erilaisten taloudellisten vaikutusten esittäminen, uusien avauksien tekeminen esim. joukkoliikenteen suuntaan, profiloituminen ja eri liikennemuotojen kanssa yhdessä tapahtuva toiminta.

Julkisuudessa tulee toimia ehkä aikaisempaa näkyvämmiin, erityisesti pääjohtajan roolia tulee nostaa, oli useiden haastateltavien mielipide.

- *Loikkasen malli, jossa toimiittiin suoraan eduskuntaan ei ole nykyaikana oikea malli.*
- *Valtioneuvosto ratkaisevassa roolissa, Heinosta tulee tukea ei kritisoida.*
- *Tiehallinnossa ja ministeriössä on liian kesysti valvottu etuja. Pitäisi ottaa esimerkkiä erityisesti Loikkasen ajasta.*
- *Räksyttämällä ei saa rahaa. Tiehallinnon johto voisi olla enemmän julkisuudessa.*
- *Teitä tulisi analysoida liiketoiminnan lähtökohdista käsin samoin kuin rautatiekuljetuksia ja satamatoimintoja. Luoda käyttöön erilaisia maksuluokkia Tie on kaupallinen hyödyke. Tällöin sen yhteiskunnallinen merkitys tulee paremmin esille.*
- *Tiehallintoon on saatava joukkoliikenteestä vastaava henkilö. Hänen tulisi olla johtotason ihminen vähintään apulaisjohtaja. Yleensä palaverissa ja julkisuudessa pitäisi olla samantasoinen nimike kuin esim. ministeriön edustajilla. Pääjohtaja on sopiva henkilö esiintymään julkisuudessa. Joukkoliikenteen merkitystä korostamalla saadaan myös tiealalle lisää yhteiskunnallista merkitystä.*

#### Oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa, Teollisuus:

- **Rauhallinen asiantuntijarooli julkisuudessa**
- **Selkeät faktat**
- **Uusien avauksien tekeminen: joukkoliikenne ja tien ymmärtäminen taloudellisena hyödykkeenä**
- **Julkisuudessa tulee toimia ehkä aikaisempaa näkyvämmiin, erityisesti pääjohtajan roolia tulee nostaa**

### 2.2.3 Etujärjestöt: Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa

Tienpidon yhteiskunnallisen tärkeyden merkitystä ei kiistä kukaan. Se on niin lähellä kansalaisia! Osa haastatelluista katsoi, että ollaan pärjätty hyvin mm. budjettirahoituksessa ja muutenkin saatu hyvin julkisuutta tieasioille.

Toisaalta puolet etujärjestöjen edustajista oli sitä mieltä, ettei ole onnistuttu yhteiskunnallisen merkityksen korostamisessa niin hyvin kuin olisi voitu. Syy-

nä tähän nähtiin muun muassa se, ettei ole osattu puhua riittävän isoista kokonaisuuksista eikä ole välitetty riittävästi informaatiota esim. alempiasteisen tieverkon tilasta.

Tiehallinnon toimintaa osa piti onnistuneena ja osan mielestä ei ole onnistuttu tuomaan oleellisia asioita riittävästi esiin.

- *Tienpidosta ei päästä eroon. Se tulee olemaan aina oleellinen osa yhteiskuntaa. Siinä mielessä sen merkitys on suuri.*
- *Tiehallinnon yhteiskunnallinen rooli vahvempi kuin monen muun keskushallinnon. Tiehallinto on niin lähellä kaikkea kansaa. Yhteiskunnallista merkitystä korostaa myös se että "mielipidevaikuttajia" löytyy jo tie-mestareista alkaen.*
- *Tiehallintoa ei ole sorrettu valtion budjettitalouden suunnasta.*
- *Tiehallinnolla on ollut johtava rooli valtionhallinnossa sen uudistuskäynnin takia jo parikymmentä vuotta.*
- *Suurista hankkeista esim. moottoriteistä puhutaan todella paljon. Keskustelulla on ollut riittävästi painoarvoa.*
- *Voidaan todeta että kartalta katsottuna tieverkko on kunnossa.*
- *Aika hyvin pärjätty julkisessa keskustelussa ja saatu myös tuloksia ainakin tänä vuonna.*
- *Tiehallinto ei ole onnistunut yhteiskunnallisessa keskustelussa ehkä niin hyvin kuin olisi pitänyt.*
- *Negatiivista informaatiota: sillat, kelirikko ja päällysteet. Esimerkiksi kansanedustajilta tulee paljon palautetta.*
- *Tieasiat eivät missään tapauksessa ole olleet sillä tavalla julkisuudessa kuin niiden painoarvon vuoksi kuuluisi olla.*
- *Ei ole onnistuttu puhumaan korkealla tasolla, mikä on rahoituksellinen ongelma kokonaisuudessaan.*
- *Paljon kehitettävää erityisesti alempiasteisella tieverkolla. Tiedetäänkö niistä julkisuudesta riittävästi?*

#### **Tienpidon ja tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, Etujärjestöt:**

- Osa haastateltavista arvio, että ollaan pärjätty hyvin mm. budjet-tirahoituksessa, osa näki tilanteen selvästi huonompana
- Tienpidon tärkeyttä ei kiistä kukaan
- Osa arvioi, ettei ole osattu puhua riittävän isoista kokonaisuuksista, viestinnän sisältö ei ole onnistunut ja sitä ei ole ollut riittävästi

#### **2.2.4 Etujärjestöt: Tienpidon ja Tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa**

Oikeaan toimintamalliin oli vastaajilla varsin runsaasti näkemyksiä ja ajatuksia, joka onkin luonnollista kun on kyse etujärjestöistä. Oikeaan toimintamalliin liitettiin pelkän toimintamallin lisäksi vahvasti sisällölliset seikat. Asiat halu-



taan laajoihin kokonaisuuksiin ja erilaisiin priorisointeihin. Julkisuudessa esiintyminen nähtiin asiana johon Tiehallinnon tulisi panostaa. Pitää tuoda kiinnostavia asioita julkisuuteen sekä kommentoida niitä asiantuntijaorganisaationa. Tähän liittyi myös toivomuksia pääjohtajan roolin vahvistamisesta julkisuuskeskustelussa.

Tiehallinnon asema osana valtion organisaatiota ja sen toiminta tässä kentässä kiinnosti etujärjestöjä. Oikeaan toimintamalliin liitettiin mm. itsenäisyys suhteessa LVM:n. Se merkitsee oman imagon nostoa.

Mallia missä aina vaaditaan lisää, eivät kaikki pitäneet perusteltuna toimintalinjana.

- *Tiehallinto tarvitsee profiilin nostoa.*
- *Tiehallintoa kuullaan, jos se tulee ulos asioissaan, se ei saa olla vain osa komentoketjua eduskunta - LVM – Tiehallinto. Se ei myöskään saa olla valtio valtiossa.*
- *Yhteiskunnallisessa keskustelussa tulee selvittää mikä on LVM:n ja Tiehallinnon rooli, mikä on Tiehallinnon ja tieverkon käyttäjien edustajien rooli?*
- *Oikealla tavalla ei osata ilmasta sitä mistä mikin johtuu, visioita rakennetaan miten asioiden pitäisi olla, mutta puuttuu selkeät viestinnälliset ulottuvuudet ja tapa kuvata asioita on heikko. Tämä on kuitenkin osa Tiehallinnon keskeistä tehtävää ja tulisi jotenkin kuvata asia markka per/kilometri periaatteella.*
- *Tieasioiden esille tuominen on liian vahvasti ollut "insinöörien" käsissä. Näitä aineistoja pystyvät ymmärtämään vain sisäpiiriläiset. Kilpailukyvyn ja tienpidon välistä suhdetta tulisi viestittää laajemmin. Tiehallinnolla on nimenomaan asiantuntijan rooli suhteessa ministeriöön, se on ammattivirasto. Lisäksi sillä on tiepoliittinen rooli. Yhteiskunnallista pärjäämistä tulee hakea näistä näkökulmista. Tulemalla esiin esim. kohdullisen objektiivisella kuvalla nykytilanteesta ja siihen perustuvalla raamituksella.*
- *Keskeiset asiat tulisi laittaa tärkeysjärjestykseen, laajemmat puitteet esiin. Tiehallinnolla on niistä tiedot ja kysyttäessä ne tulevat esiin mutta jät kossa tulee lähentyä myös kokonaisuuksien markkinoinnissa. Pitää osata vastata vaikka ei osata kysyä.*
- *Asia ei ole pelkästään viestinnällinen kysymys, vaan myös hallinnollinen ja organisatorinen. Tiehallinto ei voi olla vain LVM:n suora jatke. Pois flegmaattisesta vastaa kun kysytään mallista. Tulee tehdä myös etujärjestötoimintaa sopivalla tavalla. Kyllä Tiehallinnon viranomaisena tulee olla aktiivinen. Pitää olla vähintään yhtä aktiivinen ote kuin VR:llä. Tiehallinnon pitää katsoa tulevaisuuteen ja varoittaa äänekkäästi kun tiestön kunto heikkenee.*
- *Tiehallinto voi hyvinkin olla julkisuudessa asiantuntijaorganisaationa. Pitää kuitenkin olla kiinnostavia asioita joilla tulla julkisuuteen.*
- *On tärkeää, että tuntee asiakaskentän, on aito kiinnostus ja halu olla yhteydessä asiakaskuntaan ja kuulla palautetta. Tarvittaessa tulee olla mekanismit käytössä. Tätä kautta saadaan roolia yhteiskunnallisessa keskustelussa vahvistumaan.*



**Tienpidon ja Tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa, Etujärjestöt:**

- Asiat tulee kytkeä sisällöllisesti laajoihin kokonaisuuksiin ja erilaisiin priorisointeihin
- Tiehallinnon tulee panostaa julkisuudessa esiintymiseen ja pääjohtajan roolia tulee vahvistaa julkisuuskeskustelussa
- Mallia missä aina vaaditaan lisää, eivät kaikki pitäneet perusteltuna toimintalinjana. Jotkut näkivät perinteisen vaatimuspolitiikan perusteltuna

**2.2.5 Julkinen sektori: Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa**

Kaikki haastatellut olivat yhtä mieltä tienpidon yhteiskunnallisen merkityksen tärkeydestä. Arviot yhteiskunnallisen merkityksen korostamisen onnistumisesta vaihtelivat runsaasti. Enemmistö kuitenkin näki että on pärjätty kohtalaisen hyvin. Tieasioiden katsotaan sinänsä olleen hyvin esillä viime aikoina. Tähän on ollut erityisenä syynä uudet hankkeet sekä tänä vuonna budjettiin tulleet lisämäärärahat.

Positiivisten näkemysten lisäksi tuotiin esiin negatiivisia asioita erityisesti perustienpidon ja alempiasteisen tieverkon rapistumisen osalta.

Tiehallinnon katsottiin yleisesti onnistuneen omassa toiminnassaan. Julkisen sektorin edustajat kykenivät parhaiten erottamaan Tiehallinnon ja tienpidon yhteiskunnallisen merkityksen ja toiminnan toisistaan.

Tienpidon yhteiskunnallisten ongelmien nähtiin usein liittyvän alueellisiin muutoksiin kuten muuttoliikkeeseen - tiet jäävät, ihmiset lähtevät.

- *Yhteiskunnallisessa keskustelussa on pärjätty korkeampiasteisen tieverkon osalta paremmin, ainakin uusissa hankkeissa, mutta alempiasteisen tieverkon kunnossapidossa ei olla onnistuttu.*
- *Onnistuttu aika hyvin, vaikka on vaikea sanoa mistä onnistuminen johtuu; tiehallinnosta vai asian yleisestä kiinnostavuudesta. Tienpidossa on paljon innokkaita puolestapuhujia ja heidän edustajiaan.*
- *Yhteiskunnassa tapahtuneet muutokset lähinnä muuttoliike etelään ja aluekeskuksiin ovat aiheuttanut sen, ettei tiepito ole pysynyt kehityksessä mukana. Ns. taantuvien alueiden tiet on rakennettu silloin kun niillä on ollut enemmän liikennettä ja ne tulisi kuitenkin hoitaa ja ylläpitää entisellä tavalla.*
- *Rahoitus on vain eräs tienpidon yhteiskunnallisen merkityksen kriteeri. Tielikenteellä on todella paljon yhteiskunnallista merkitystä, koska se rahoittaa tienpidon rinnalla paljon muutakin yhteiskunnallista hyvää.*
- *Tiemäärärahojen niukkuus ja niiden aleneva taso näkyy tiestössä. Työn jälki on huonompaa, työt tehdään niin hyvin kuin pystytään, mutta rahat eivät riitä.*



- Indeksillä korjattuja määrärahoja ei pidä pitää minään ratkaisuna perusongelmaan eli määrärahojen vähäisyyteen.
- Tiehallinto on onnistunut hyvin suhteessa muihin alan virastoihin tai hallintoelimiin.
- Tiehallinnon yhteiskunnalliseen keskusteluun osallistuminen on ollut laadukasta.
- Voidaan todeta, ettei ole onnistuttu läheskään riittävästi yhteiskunnallisen merkityksen korostamisessa.
- Tienpidon osalta perustienpidon arvostus on aliarvostettu. Kehityshankkeet vievät huomion erityiset ns. seksikkäät hankkeet. Jatkossa hankkeet kohdistuvat yksittäisiin tienpätkiin.
- Tieasiat olleet vahvasti esillä keskusteluissa ja hankkeiden valmistelu on ollut hyvää erityisesti viime vuosina.
- Tielaitos/Tiehallinto on kyennyt kohentamaan vuosikymmenten saatossa imagoaan varsin merkittävästi. Vrt. 1950-luvun mitään tekemättömästä lapioprofiilista nykyajan moderniksi hyvin johdetuksi virastoksi.
- Kuitenkaan ei ole saatu resursoitua aivan kaikkea riittävästi esim. sitä, että infrapääomaa syödään jatkuvasti tiestön kunnon heikentymisen myötä.
- Rahoituksen osalta merkittäviä saavutuksia on E-18 hanke ja muutenkin on tänä vuonna menestytty.
- Lähtökohta kehittämiselle ja yhteiskunnallisen merkityksen nostamiselle suhteellisen hyvä.
- Kansainvälinen näkökulma on ainakin pohjoisessa tärkeä. Tiehallinto on mukana monissa Barentsin alueen yhteistoimissa.

#### **Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, Julkinen sektori:**

- Enemmistön mielestä pärjätty kohtalaisen hyvin, josta on osoituksena mm. uudet hankkeet sekä tänä vuonna budjettiin tulleet lisämäärärahat
- Jotkut näkivät negatiivisena kehityksenä perustienpidon ja alempiasteisen tieverkon rapistumisen
- Tiehallinnon katsottiin onnistuneen kohtalaisen hyvin

#### **2.2.6 Julkinen setori: Tienpidon ja Tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa**

Oikean toimintamallin pohdinnassa tuli varsin selvästi esille, minkälaista profiilia ja sisältöä tämä sidosryhmä tiehallinnolta haluaa. Vastaukset olivat yllättävänkin homogeenisia.

Tieverkon merkityksen kokonaisvaltaista korostamista tulee tehostaa Tämä tarkoittaa, ettei tule edetä voivottelun kautta siitä mitä rahalla ei saa, vaan pitää miettiä mitä kyseisellä rahalla saadaan aikaan. Priorisointi on hyvä toimintamalli.

Tiehallinto on ensisijaisesti asiantuntijavirasto, joka selkeästi kertoo tarpeet ja mihin rahat riittävät ja eivät riitä. Ulospäin lobbaaminen ei ole pääjohtajan tehtävä, mutta sitä vastoin vaikuttaminen valtioneuvostoon asioiden valmistelun yhteydessä on keskeistä. Tiehallinnon tulee olla lojaali valtioneuvostolle. Tämä merkitsee, että Tiehallintoon ja sen pääjohtajaan tulee voida luottaa kun puhutaan tienpidon tarpeista.

Tämä ei suinkaan tarkoita sitä, etteikö voida nostaa julkiseen keskusteluun asiantuntijan roolissa sellaisia asioita kuten tieverkon rappeutumista. Jatkossa Tiehallinnon merkitys operatiivisena toimijana korostuu, kun ministeriöt siirtyvät enemmän strategiaan tehtäviin.

*Tieverkon merkitystä ei ole riittävästi korostettu ja valtioneuvoston tasolla on valtiovarainministeriön kamreerimainen ote ongelma. Perustelut määrärahojen tason nostosta ei saa ymmärrystä, kuten ei myöskään suurten hankkeiden monivuotisuus, vaan tuijotetaan yhteen budjettikauteen.*

*Väylävirastojen ensimmäinen status on asiantuntemus, jota käytetään politiikan ja päätöksenteon valmistelussa. Päättäjien on voitava luottaa kohtuudella siihen, että virkamiehet esittävät faktoja ja niiden perusteluita, eivätkä "mutu-mielipiteitä" tai arvoarvostelmia. Niiden pohjalta voidaan sitten tehdä erilaisia päätöksiä.*

*Pääjohtaja voi ja hänen tulee julkisuudessaakin sanoa esimerkiksi, että 4000 km väyliä on huonossa kunnossa ja että ensi vuoden tähän tarkoitukseen varatut määrärahat eivät riitä tilanteen parantamiseen. Puolestapuhujana saa olla asiantuntemuspohjalta ja on aika lailla tyyliä jaksymys, millä tavalla asioita tuodaan esille.*

*Tiehallinnon profiloitumistarvetta voitaisiin perustella ennen muuta sillä, että Tiehallinnon tehtävänä on olla selvillä asiakkaidensa tarpeista ja tyytyväisyydestä ja 1) välittää tätä tietoa päätöksentekijöille sekä 2) hyödyntää sitä suunnittelunsa perustaksi Tiehallinnolla on oikeus ja velvollisuus toimia aktiivisesti toimialaansa liittyvissä asiantuntijatehtävissä. Julkinen keskustelu, joka kohdistuu budjettirahoituksen vähyyden moittimiseen ei ole järkevää. Päinvastoin se antaa huonon kuvan johdon kyvystä priorisoida hankkeita ja rahan käytön tehokkuutta.*

*Tiehallinnon pääjohtajan tulee esiintyä julkisuudessa nimenomaan maan ykkösasiantuntijana tieasioissa. Hankkeiden ja määrärahojen julkinen lobbaaminen kuuluu enemmän muille organisaatioille. Kuitenkin Tiehallinnon tulee selkeästi esittää asiantuntija-arvionsa.*

*Tulee olla lojaali valtioneuvostolle. Pitääkin asettaa kysymys, mitä 4 miljardilla saadaan aikaan eikä mitä sillä ei saada aikaan?*

*Ei ole syytä jatkaa voivottelua kuinka monta miljardia lisää, kun kaikki rappeutuu. Niihin tarvitaan vain oikeudenmukainen osuus ja se pitää pystyä tuomaan uskottavasti esiin. Pitää miettiä todella tarkkaan voivottelupolitiikan vaikutuksia.*

*Politiittinen tahtotila pitää tiedostaa kun käydään yhteiskunnallista keskustelua.*

*Viestinnällisesti tulee toimia järkevästi. Pitäisi käydä avoin keskustelu tienpidon suunnasta vähentyvien resurssien tilanteessa. Priorisointi-*



*keskustelussa tulee olla mukana.*

*Nykyään toimitaan avoimessa yhteiskunnassa. Tämä tarkoittaa, että pääjohtajan tulee olla tarvittaessa asiantuntijana julkisuudessa. Valtionhallinnon kehityssuuntana on myös se, että ministeriöt entistä vähemmän puuttuvat operatiiviseen toimintaan ja sen sijaan ne panostavat strategiaan toimenpiteisiin.*

### **Tienpidon ja Tiehallinnon oikea toimintamalli yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa, Julkinen sektori:**

- Tieverkon merkityksen kokonaisvaltaista korostamista tulee tehostaa
- Voivottelu väärä toimintalinja
- Priorisointi on hyvä toimintamalli
- Vaikuttaminen valtioneuvostoon asioiden valmistelun yhteydessä on keskeistä. Tiehallinnon tulee olla lojaali valtioneuvostolle
- Tiehallintoon ja sen pääjohtajaan tulee voida luottaa, kun puhutaan tienpidon tarpeista

## **2.3 Tienpidon suuntaviivat 2000 luvulla**

Tällä kysymysalueella on haettu näkemyksiä siihen, miten tieverkkoa tulee kehittää, pitää kunnossa ja hoitaa ja mitä eri palveluita Tiehallinnolta toivotaan 2000-luvun Suomessa?

### **2.3.1 Teollisuus: Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla**

Haastateltavat olivat erityisen kiinnostuneita tienpidon tulevaisuuden painopisteistä. Ehkä oleellisin huomio on logistiikan nostaminen keskeiseksi lähtökohdaksi. Haastateltavien omat intressit vaikuttivat siihen, miten ylempi- tai alempiasteisen tieverkon tarpeet painottuivat. Tien käyttämiseen liittyvien tarpeiden tulee määritellä tienpidon perusta.

Yleisesti ajatellaan, että tieverkko on rakennettu valmiiksi ja sen monipuolisen käytön turvaaminen on tämän vuosituhannen tehtävä. Tieverkon käytössä tulee edetä kohti täsmäkäyttöä, jonka lähtökohtana on suurkanikäisten tarpeiden turvaaminen. Kaikkien teiden pitämistä jatkuvasti lähes täydessä kunnossa ei pidetä realistisena. Toimenpiteet, joilla parannetaan logistista tehokkuutta ja turvataan liiketoiminnan sujuminen ovat avainasemassa. Käytännön tasolla on kysymys täsmäpalveluiden rakentamisesta esim. telematiikkaa hyväksi käyttäen.

Tarjottavissa palveluissa tulisi erottaa tiestön säännöllinen ja satunnainen/ajoittainen käyttö.

Tärkeä elementti on myös joukkoliikenteen nostaminen keskeisemmäksi teemaksi tienpidossa. Kuljetusteollisuuden ja muun teollisuuden tarpeet ovat yleensäkin samantyyppisiä ja edut ovat yhteisiä.

Omana lukunaan on alempiasteisen tieverkon käytön optimointi ja sen edellyttämät toimenpiteet. Niihin liittyviä suunnitelmia pidetään merkittävinä huolenaiheina. Toisaalta on myös näkemyksiä siihen suuntaan, että nopeita väyliä tarvitaan lisää.

- *Julkisen vallan tulee olla kilpailua tasaava tekijä eri liikennemuotojen välillä. Tähän liittyy myös alueellinen kehittäminen.*
- *Logistiselle ketjulle ja tiestön kunnolle tulee asettaa vaatimuksia ja tiehallinnon pitääkin panostaa tämän ketjun hoitamiseen.*
- *Tiehallinto on joukkoliikenteen kannalta hyvin keskeinen. Tarvitaan pehmeämpää otetta, jossa korostuu tien moninaiskäyttö.*
- *Bussiliikenne tekee teillä yli 4 miljardia markkaa rahaa. Teiden pitää olla hyvässä kunnossa. Pitää korostaa liiketoimintanäkökulmaa.*
- *Kyllä tiet ja tieverkko on rakennettu valmiiksi. Teiden palveluympäristö, niiden moninaiskäyttö on fokuksessa esim. pysäkkien talvikunnossapitoa tulee kehittää.*
- *Tiehallinnon kanssa kehitetään aikataulut ja reitit huomioivaa kunnossapitoa. "Ma-pe -liikenteessä" on koululaisliikenne tärkeää ja se tapahtuu usein aamuaikaan. Se on aina ennakoitavissa, joten kunnossapito on hyvällä informaatiolla hoidettavissa mallikkaasti.*
- *Tiestön kunnan ylläpito ja päivittäinen ajettavuus fokuksena, kuten myös näkökulma, jossa painottuu valtion omaisuuden hoito. Jos vielä päästetään lisää rappeutumaan niin se on kallista, joten budjettiin tulee antaa riittävät resurssit.*
- *Lähtökohtana on siirtyminen kehittämishankkeista perustienpitoon, koska rahaa ei voi saada kovinkaan paljon lisää.*
- *Tärkeitä priorisointeja ovat myös levähdys- ja pysäköintialueiden aeraus. Nämä ovat tärkeitä jo lakisääteisten lepoaikojen takia, alueilla pitää pystyä myös nukkumaan*
- *Kuormausalueiden riittävyys ja kunto tulee turvata, sillä on runsaasti paikkoja johon ei saa ajaa yhdistelmällä ja perävaunuja ei saa jättää.*
- *Kellonaikojen mukaan liikkuvat kuljetukset ja yleensäkin erilaiset täsmähoitoon liittyvät asiat ovat puhuttaneet mm. liittokokouksessa.*
- *Erityisesti tutkimuspuolella on hyviä yhteishankkeita: Gps, teknologiaa yhdessä LVM:n kanssa sekä Tiehallinnon Digiroad ja Skallnet järjestelmä.*
- *Metsäteollisuus käyttää runsaasti erityyppisiä teitä ja on laajassa mitassa ainoa teollisuuden haara, joka käyttää myös alempaa tieverkkoa. Valtaosa metsäteollisuuden kuljetuksista tapahtuu pääteillä mutta tulee muistaa että alempiasteinen ja metsätieverkosto on logistiikassa lähtökohta, ilman sen toimivuutta ei voida ajaa muillakaan teillä. Tilanne on vielä viime vuosien aikana muuttunut tieverkon käyttöä korostavaksi, sillä puuta ei pidetä enää varastoissa tehdasalueilla tai muuallakaan. Mitä tuoreempi puu on sen parempaa se on tuotannossa. Tämä koskee sekä paperia, sellua että sahatavaraakin.*
- *Tiet ovat heikentyneet ja samalla kalusto on kasvanut. Tiehallinnon kanssa tulee rakentaa järjestelmä, jolla optimoidaan tehokkuus reitti suun-*



nittelun, kunnossapidon/hoidon ja hakkuusuunnittelun yhdistelmällä. Tämäntyyppinen täsmäsuunnitteluprojekti on juuri alkamassa.

- Viime syksy oli varsin ongelmallinen, koska kosteuden takia oli vaikea löytää paikkaa mistä hakata. Tulee toimia välimaastossa mitä metsä haluaa ja mitä yhteiskunta haluaa. Tässä on myös tiehallinnolla oma roolinsa.
- Metsäteollisuuden tarpeet ovat erityyppisiä riippuen siitä, missä yhtiön tehtaat sijaitsevat ja tämä vaikuttaa myös metsäteollisuuteen tienkäyttäjinä. Nämä tarpeet tulee käydä läpi Tiehallinnon kanssa yhteisissä palaverissa.
- Turun moottoritie on Uudenkaupungin tehtaan kannalta erittäin tärkeä ja yleensä moottoritiet ovat tärkeitä, koska ne ovat turvallisia. Nykyään turvallisuuden erityisesti ympäristöturvallisuuden merkitys on suuri, joten ei ole imagollisistakaan syistä varaa omien kuljetusten liikenneonnettomuuksiin.
- Logistiset tarpeet tulee huomioida esim. kuljetukset metsästä aina sata-miin asti ja vielä merelle. Omassa toiminnassa painottuu tehokas logistiikka. Kuljetukset pitää saada määräänsä perille ja tulee lähteä ns. "Mepa -ajattelusta", jossa mahdollisimman vähän ajetaan tyhjiä kuormilla. Kuljetuskorridorien pitää toimia ennakosuunnitelmien mukaa ja niiden pitää vetää.
- Rahan käyttö tulee selkeästi priorisoida ja lähtökohtana on liikenteen tarpeet.
- Nyt alemman verkon kuntoa on pitänyt yllä se, että tien päässä asuu mummo mökissään ja tietä on tämän takia pitänyt pitää yllä. Tilanne muuttuu kun mummo lähtee.
- Pienten teiden hoitojärjestelmä tulisi uudistaa ja selkeyttää. Kuka hoitaa mitään ja mihin tulee ilmoittaa kun tien kunnossa on puutteita?
- Voisiko rakentaa järjestelmän missä esim. metsäteollisuus omalla kustannuksellaan korjaa/hoitaa tien ja saa sen rahan myöhemmin takaisin valtiolta.
- Rataverkon kohdalla hiljaisten rataosuuksien sulkeminen on ongelmallista ja sillä on vaikutuksesta myös tienpitoon, sillä se lisää teiden rasitusta.
- Yhteistoiminta RHK:n kanssa tulisi lisätä, jotta saadaan koko logistiikka samaan tarkasteluun mukaan.
- Itä-Suomen merkitys tulee korostumaan, sillä puun raaka-ainetuotannosta entistä suurempi osa tulee Venäjältä. Suomen puusto ja korjuukustannukset ovat kalliita. Tämä edellyttää, logistiikan painopisteen nostamista Itä-Suomen alueella.

**Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla, Teollisuus:**

- **Logistiikka keskeiseksi lähtökohdaksi.** Logistisella tehokkuudella tähdätään liiketoiminnan sujumiseen
- **Tien käyttämiseen liittyvien tarpeiden tulee määritellä tienpidon perustan**
- **Tieverkko on rakennettu valmiiksi, joten uusia hankkeita ei juuri-kaan ole tiedossa, mutta toisaalta mm. moottoritiet ovat tärkeitä**
- **Uusilla hankkeilla tulee olla koko valtakuntaan liittyvä merkitys (E-18)**
- **Tieverkon käytössä tulee edetä kohti täsmäkäyttöä**
- **Teollisuudessa odotellaan Tiehallinnon uusia palvelutuotteita**
- **Alempiasteisen tieverkon käytön optimointi ja yleensäkin alempiasteisen tieverkon kunnon turvaaminen on tärkeää**
- **Joukkoliikenteen nostaminen keskeisemmäksi painotuksissa**

**2.3.2 Etujärjestöt: Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla**

Etujärjestöjen yhteisenä näkemyksenä oli elinkeinoelämän tehokkaan toiminnan turvaaminen pitämällä kunnossapidon ja hoidon laatutaso riittävän hyvänä koko verkon osalta. Etujärjestöjenkin näkemyksissä painottui logistinen näkökulma, jossa tiestö sekä turvaa että luo elinkeinotoimintaa ja toimintakelpoisen ympäristön ihmisille.

Keskeisiä tekijöitä ovat priorisointi, panostusten kohdistaminen sinne, jossa on liikennettä ja hankkeiden asettaminen tärkeysjärjestykseen niiden kokonaistärkeyden mukaan. Teollisuuden ja kuljetuksen lisäksi painottuvat yksittäisten yrittäjien (esim. maatilatalouden ja metsätilallisten) intressit.

Kehittämishankkeisiin liittyvissä rahoituspäätöksissä pitää jatkossa toimia yhteistyössä muiden väyläviranomaisten kanssa esim. RHK ja Satamat.

Toimintalinjoina nousevat esiin myös alueelliset näkökulmat, tieratkaisujen vaikutukset yksittäiseen yritystoimintaan ja tieverkon käyttö liiketoimintaa edistävällä tavalla esim. viitoitus sekä kilpailuttamisen ja yleensäkin tilaamistoiminnan linjaukset siten, että se turvaa myös pk-sektorin edut.

- *Tulee katsoa asioita kokonaisvaltaisena logistisena ratkaisuna. Esim. kun puukuljetus siirtyy radalta tielle, niin sillä on suuri merkitys eli rataverkon supistaminen näkyy myös tieverkon rasitustason nousuna.*
- *Alueellisten kauppakamarien näkökulmasta pitää katsoa infraverkkoja logistisena kokonaisuutena. Esim. Pohjois-Karjalan ongelmat logistiikassa liittyvät Heinola-Mikkeli välin vetokykyyn. Asioita tulee katsoa suurempina kokonaisuuksina.*
- *Kehityslinjoissa on kaksi suurta toimintalinjausta. Suuret hankkeet ja runkoverkon ylläpidon turvaaminen.*
- *Pitää pystyä omassa keskuudessa käymään läpi kaikki ne asiat, jotka raamittaa, priorisoida ne ja laittaa isompien kokonaisuuksien alle.*



- Puhtaaseen tienpitoon liittyvää rakentamisen ja kunnossapidon teknistä kehittämistä pitää edistää, ettei jäädä jälkeen. Management on kehittynyt esim. kilpailuttaminen, ja erityyppiset prosessit ovat kunnossa. Onko niistä tullut jopa itseisarvoja?
- Tarvitaan uuden sukupolven kunnossapidon käsikirja, tietoa pitää levittää ja järjestää koulutusta kuten aikoinaan tehtiin.
- Kolme näkökulmaa:
  1. Tieverkon kehittämistä tulee jatkaa liikenteen asettamien vaatimusten pohjalta.
  2. Ylläpidon tulee olla riittävän hyvää, jotta tien pääoma-arvot valtiolle säilyvät. Samoin teiden turvallisuus ja liikenteen sujuvuus turvataan.
  3. Kolmas näkökulma liittyy liikenteen ja käytön hallintaan, liikennejärjestelmän hallintaan, liikenteen telematiikan kehittämiseen ja yleen säkin liikenteen palvelukokonaisuuteen, johon liittyy esim. huoltoasemat.
- Tulevaisuudessa biopolttoaineen merkitys kasvaa esim. hakkuujätettä eli haketta on tarkoitusta saada 5-10 milj. kuutioita ulos metsistä ja tämä tulee edelleen lisäämään alempiasteisen tieverkon merkitystä.
- Metsätalouden rinnalla maaseudun kuljetustarpeet liittyvät maidon tuotantoon, viljan ja rehun sekä lannoitteiden kuljettamiseen. Maidon osalta kuljetukset ovat pidentyneet merkittävästi meijeritalouden keskittymisen myötä. Tämä tuo lisähaasteita tienpidolle.
- Kuormaus- ja levähdysalueiden sijoitteluun tulee kiinnittää huomiota.
- Yksityisteiden kunnossapitoon varatut määrärahat ovat aivan liian pienet, vaikka niitä on jonkin verran lisää tulossakin. Erityisen ongelmallista on se, että tiehoitokunnat joutuvat maksamaan arvonnalisäveroä 22 %, joka käytännössä nosti kustannuksia suoraan viidenneksellä.
- Kuormien pitää saada olla mahdollisimman suuria, jotta puun myyminen ja kuljettaminen tehtaalle on kannattavaa. Näiden metsien arvo on yhtä kuin mahdollisuus saada ne myydyksi. Jos tämä mahdollisuus heikenee tai poistuu kysymyksessä on todella suuri kansantaloudellinen ongelma. Tätä taustaa vasten alempiasteisen tieverkon on pystyttävä vastaamaan näihin logistisiin haasteisiin.
- Myös liittynät ja tielinkitykset rautatieliikenteeseen sekä uittoon ja sitä kautta koko logistinen ketju tulee olla kunnossa.
- Elinkeinoelämän vaatimukset ovat ristiriitaisia, esim. suuret tiehankkeet, joita ajetaan voimakkaasti tuottaa kasvukeskuksiin liiketoimintaa, joka on sitten muualta pois.
- Laatutason säilyttäminen on keskeistä, sillä sitä kautta tulee jäsenistön osaaminen esille ja mahdollisuudet pärjätä kilpailuissa paranevat.
- Tilaamiskäytäntöjen osalta merkittävä linjaus erityisesti hoitopuolella on urakkakokojen määrittely, koska se vaikuttaa suoraan erikokoisten urakoitsijoiden toimeentulomahdollisuuksiin.
- Tulisiko hoidon ja kunnossapidon määrärahojen allokointia suunnata tarkemmin ja keskeinen päätösvalta niiden osalta olla Tiehallinnolla?
- Kehittämishankkeisiin liittyvissä rahoituspäätöksissä voisi olla kokonais-



valtainen tarkastelu, jossa mukana tie- ja ratahankkeet yhdessä ja niissä päätösvalta olisi akselilla LVM; Tiehallinto; RHK..

Nyt Tiehallinnon hankekoreissa on ehkä liikaa tavaraa, tulisi nostaa esille yksi tai kaksi osa-aluetta.

#### **Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla, Etujärjestöt:**

- Laatu- ja turvaaminen kunnossapidossa ja hoidossa
- Kokonaislogistinen näkökulma, jossa tiestö sekä turvaa että luo elinkeinotoimintaa ja toimintakelpoisen ympäristön ihmisille
- Keskeisiä tekijöitä ovat priorisointi, panostukset sinne, jossa niille on tarvetta, asiat tärkeysjärjestykseen ja yhteistoiminta hankkeissa muiden väyläviranomaisten kanssa
- Tiepäätöksillä vaikutetaan merkittävästi yritystoiminnan alueelliseen sijoittumiseen
- Tien kapasiteetin ja läpäisykyvyn turvaaminen ottaen huomioon myös yksittäisten yrittäjien esim. maatilatalouden ja metsätilallisten intressit

### **2.3.3 Julkinen sektori: Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla**

Toimintalinjoista nousi keskeisimmäksi priorisointi eri näkökulmasta käsin. Priorisointiin vaikuttavat sekä alueelliset että taloudelliset seikat.

Yleisesti nähtiin, että suurten hankkeiden aika alkaa olla ohi ja toimenpiteet tulee kohdistaa nykyisen verkon kehittämiseen siten, että se vastaa yhteiskunnan ja talouselämän rakenteissa tapahtuneita muutoksia. Julkisen sektorin puolella nousi esille liikennejärjestelmän käsite, jolla tarkoitetaan osapuulleen samoja asioita kuin logistisella verkolla ja logistisella ketjulla.

Julkisella sektorilla nähdään tärkeänä, että eri liikennemuotoja ja eri liikenneväyliä tarkastellaan yhtäläisesti multimodaalisesta näkökulmasta ja haetaan myös sitä kautta yhteistä tehokkainta toimintamallia.

Strategisella tasolla aluepolitiikan suuntaviivoina tulevat olemaan vahvojen aluekeskusten väliset yhteydet ja niihin välittömästi liittyvien valtaväylien pitäminen korkeatasoisena ja niiden mahdollinen lisärakentaminen. Lisäksi korostuu kansainvälistä merkitystä omaavien koridoorien asema.

Maailmanlaajuisesti ja EU-tasolta nousevat esiin kysymykset liikenteen ympäristöystävällisyydestä ja niistä toimenpiteistä, joilla vähennetään saastuttavaa liikennettä.

Muita esille nousseita asioita olivat liikenteen turvallisuus, joukkoliikenne ja kevyen liikenteen merkityksen korostuminen. Telemaattisten järjestelmien kehittäminen on myös osa tulevaisuuden toimintalinjaa.

*Aikaisemmin Tiehallinnolla oli paljon pieniä hankkeita, nyt on alkanut tulla isompia kokonaisuuksia, jotka johtuvat siitä, että verkko on rapistumassa ja joudutaan tekemään pidempään kestäviä korjauksia.*



- Olemassa olevan verkon kunnon heikkeneminen tulee vaatimaan suurta huomioita. Kyseessä on sama kehityssuunta, joka on ollut radanpidossa. Priorisointi asettuu tällöin keskeiseksi. Tuleekin kysyä millä tavalla esim. uusilla hankkeilla pystytään vaikuttamaan kilpailukykyyn?
- Turvallisuskysymykset ovat keskeisiä. Kuten myös melu ja saasteet sekä ympäristörakentaminen.
- Vuorovaikutus ympäristöön.
- Radanpidon kehittämisen ja tienpidon visiot tehtävä yhdessä, esim. Rataverkko 2020 ja vastaava tienpidon suunnitelma on nyt tehty täysin erillään.
- Alueiden merkitys tulee kasvamaan, kun ne saavat jatkossa entistä enemmän roolia myös kansallisen budjetin osalta. Aluekeskuksilla voi olla positiivista merkitystä.
- Teiden ylläpidon tason turvaaminen kaikkien teiden osalta edellyttää lisärahoitusta 2000-luvulla, jotta jollain lailla saadaan nykyinen tiepääoma säilymään.
- Painopistealueita ovat mm. turvallisuus, liikennejärjestelmä ja logistiikka osana yhdyskuntasuunnittelua erityisesti kaavoitusta.
- Liikenteen uudet mallit. Yhtenä lähtökohtana on, että vähiten tarpeelliset liikennemuodot ja reitit poistuvat ja tehokkaimmat jäävät jäljelle ks. Kioton ilmastositoumus.
- Muita painopisteitä ovat mm. kevyt liikenne ja sen väylät.
- Tiehallinnon tienpidon tavoitteet vuodelle 2015 -raportti antaa hyvän pohjan toimia, toiminta on ennakkoluulotonta.
- LP:n näkökulmasta turvallisuus painottuu tulevaisuuden priorisoinneissa. Uhkana on alempiasteisen tieverkon rapautuminen.
- Kokonaisuudessaan liikennejärjestelmä on painottunut entistä enemmän.
- Tulisi rakentaa seurantajärjestelmä, jossa valvotaan ajoetäisyyksiä.
- Muuttuvien nopeusrajoitusten hyödyntämisestä tulee kehittää. Muita kehittämisalueita ovat mm. raskaan liikenteen valvonta kuten kuormat- ja niiden valvontaa varten tarvittavat teiden levitysalueet.
- Tiehallinnon tulee olla tieliikenteen ymmärtäjä eli asiantuntijavirasto. Lisäksi sen tulee olla infratoimija.
- Ministeriöitä auttaen tulee tuoda esille niitä seikkoja, joita tiestön perusrakenteiden kannalta olisi tärkeitä korjata. Se on Tiehallinnon tärkeimpiä tehtäviä tienpidon suuntaviivoissa.
- Luonnollisesti erilaisia priorisointeja tarvitaan sekä liikenteellisesti että tienpidollisesti, myös pienet kehittämistoimet ovat yhdyskunnallisesti merkittäviä. Esim. alikulut ovat vuorovaikuttamisen ja asiakkuuden kannalta yhtä tärkeitä kuin suuretkin hankkeet.
- Viimeisen viidentoista vuoden aikana yhteiskunnassa on tapahtunut merkittävä muutos, kun aluepoliittisien keinoin ei enää pystytä toimimaan samoin kuin aikaisemmin eli tasapainottamaan alueellista eriarvoisuutta. Nyt ollaan markkinoiden määräämässä tilanteessa, jolloin tulee erittäin tärkeäksi toimenpiteeksi priorisointi ja toimenpiteiden suuntaa-

minen sen mukaisesti sekä voimavarojen keskittäminen sinne missä niitä todella tarvitaan.

Aluekeskusten kehittyminen tuottaa liikenteellisesti kahdenlaisia tarpeita.: keskusten väliset nopeat yhteydet sekä keskuksen sisällä toimivat yhteydet.

Tärkeä kehittämisasia on pääväylien kunnon säilyttäminen. Tällä on myös valtakunnallista merkitystä matkailun näkökulmasta käsin. Lisäksi tulee nostaa esille ns. matkailutiet sekä metsäteollisuuden tarpeet erityisesti alempiasteisella tieverkolla.

Tämä on juuri se asiantuntemusta vaativa kysymys, joka Tiehallinnon pitää osata esittää ja perustella. Myös vaihtoehtoisia linjauksia ja niiden vaikutuksia voidaan PTS:n tasolla tuoda esille. Nämä vaihtoehdot voivat yhtä hyvin olla myös liikennemuotojen väyliä.

Alueellinen uudelleen arviointi on 2000-luvun keskeisiä suuntaviivoja.

Kun E-18 saadaan rakennettua niin uudet väylähankkeet ovat vähissä. Jatkossa painottuvat pitkät ja laihat hankkeet esim. valtatie 9. Painopistealueita ovat laadun nostaminen ja kaupunkien liikennejärjestelmien kehittäminen.

1990-luvulla selkeytettiin kuntien ja valtion roolia. Maankäyttö- ja rakennuslaki määritteli uudella tavalla yleiset tiet kaava-alueella. Tilanne on selkeytynyt.

Strategisella tasolla aluepolitiikan suuntaviivat vaikuttavat Tiehallintoon nelitasoisesti:

1. Kaupunkiseutujen kuntien kanssa yhteistyössä haetaan joustavia ratkaisuja mm. kaavoituksen avulla.
2. Pääväylien tason pitäminen korkeana aluekeskusten välillä.
3. Metropolit ja niiden välisen liikenteen kehittäminen esim. Turku-Tampere-Helsinki kolmion alue ei ole kehittynyt riittävästi. Lisäksi Lahti tulee olemaan varsin vahva kasvukeskus.
4. Yhteydet ulkomaailmaan ja erityisesti Venäjälle. Tässä on E-18 keskeisessä roolissa, kuten myös rajanylityspaikat. Tähän liittyy myös pohjoisen ulottuvuuden mahdollisuudet.

Aluekehitysstrategiatyöryhmän tehtävänä oli linjata suuntaviivat vuoteen 2013. Tavoitteena on valita 30 aluekeskusta, jotka valtioneuvosto nimeää vuoden 2001 aikana. Tavoitteena on siirtyä maakuntien Suomesta toiminnallisiin erilaistuihin kaupunkiseutuihin. Taustalla on osaaminen ja infrastruktuurin kehittäminen laajasti ymmärrettynä. Jatkossa Suomessa on kehittyvät aluekeskukset ja niiden ympärillä ydinmaaseutu sekä niiden lisäksi haja-asutusalueen maaseutu. Erilaisten hankkeiden priorisointi tulee muuttumaan rajusti. Tämä koskee luonnollisesti myös infrakohteita.



#### **Tienpidon suuntaviivat 2000-luvulla, Julkinen sektori:**

- Tieverkon laatutaso pitää turvata. Joidenkin haastateltujen mielestä tämä edellyttää taloudellista lisäpanostusta
- Priorisointi eri näkökulmasta käsin on keskeinen asia. Priorisointiin vaikuttavat sekä alueelliset että taloudelliset seikat
- Suurten hankkeiden aika alkaa olla ohi ja panostusta tulee ohjata nykyisen verkon kehittämiseen siten, että se vastaa yhteiskunnan ja talouselämän rakenteissa tapahtuneita muutoksia
- Liikennejärjestelmän näkökulmasta katsoen tulee rakentaa toimintalinjat (käytännössä sama kuin logistinen verkko ja logistinen ketju - käsitteet) eli eri liikennemuotoja ja eri liikenneväyliä tulee tarkastella yhtäläisesti multimodaalisesta näkökulmasta käsin
- Vahvojen aluekeskusten väliset yhteydet ovat keskeisiä
- Otetaan huomioon maailmanlaajuiset ja EU:n toimenpideohjelmat, joilla vähennetään saastuttavaa liikennettä
- Muita asioita ovat liikenteen turvallisuus, joukkoliikenne ja kevyen liikenteen merkityksen kasvaminen. Telemaattisten järjestelmien kehittäminen on myös osa tulevaisuuden toimintalinjaa

## **2.4 Vuorovaikutus, nykytilanne ja toimintamalli eteenpäin**

Vuorovaikutusosiossa käytiin läpi Tiehallinnon yleisiä toimintamalleja eri yhteisöjen ja instituutioiden kanssa käydyssä vuoropuhelussa haastateltavan organisaation kokemusten näkökulmasta. Keskustelussa kartoitettiin nykytilanne ja haettiin oikeata toimintamallia kunkin haastateltavan organisaation kannalta.

Tähän osioon liittyviä vastauksia käsitellään siten, että ensin käydään segmenteittäin läpi vuorovaikutuksen nykytilanne. Seuraavaksi käydään läpi toimintamallia eteenpäin ensin yleisellä tasolla painottaen mm. yhteistoiminnan sisällöllistä kehittämistä. Lopuksi selvitetään minkälaisia organisatorisia muotoja tulisi luoda vuorovaikutuksen kehittämiseksi.

### **2.4.1 Teollisuus: Vuorovaikutus, nykytilanne**

Tiehallinto on onnistunut hyvin informaation antajana. Sitä pidetään selkeästi avoimena virastona, jonka kanssa ollaan yhteistyössä lukuisilla eri tavoilla. Positiivista on myös epävirallisen kanssakäymisen/epävirallisen verkoston laaja käyttö. Yhteistoimintaa on sekä keskushallinto- että piiritasolla.

Teollisuudelle on myös tärkeää, että se saa äänensä kuuluville Tiehallinnossa ja siinä onkin onnistuttu hyvin.

Kanssakäymisen kannalta erilaiset järjestöt ja erityisesti TT ovat tärkeässä roolissa. Lisäksi myös erilaiset yhteistoimintahankkeet ja projektit ovat olleet vuorovaikuttamisen välineinä hyviä.

Toisaalta on erityisesti syytä muistaa se, että osa teollisuuden edustajista oli varsin vähän tietoinen Tiehallinnon roolista ja heillä oli varsin vähän kosketuspintaa Tiehallinnon kanssa. Toisaalta haastatelluissa oli myös TT:n logistiikkavaliokunnan jäseniä ja sitä kautta heillä oli keskimääräistä enemmän näkemystä ja käsitystä nykytilanteesta (ja myös kehittämisestä!).

*Tilanne on siinä mielessä hyvä, että on saanut käyttöön ne tiedot, jotka on halunnut, joten epävirallinen kanssakäyminen toiminut hyvin. TT:n kautta toimivat myös viralliset yhteydet.*

*Informaatiota saa, kun sitä tarvitaan. Erilaisia yhteisiä hankkeita on meneillään ja metsäteollisuudella on käytössään riittävästi virallisia ja epävirallisia kanavia. Enemmän on kysymys sisällön kehittämisestä.*

*On aina halutessaan saanut informaatiota.*

*Tietoa saa riittävästi, kun on tutut kaverit hommissa.*

*Tiehallinto tiedottaa ja sieltä myös saa ja sieltä lähtee valtavasti suunnitelmia ja informaatiota, enemmän kuin muilta valtion vastaavilta organisaatioilta. Tiehallinnolla on poliittisiin päättäjiin hyvät yhteydet, erityisesti tiepiireillä.*

*Isompia hyviä tilaisuuksia ovat tiehallinnon päivät. Lisäksi erilaisten organisaatioiden kokoukset kuten PTL:n Suomen osasto on myös hyvä paikka toimia.*

*Erikoiskuljetustoiminta toimii hyvin yhteistyössä tiepiirien kanssa. Teknistä yhteistyötä on mm. taksoista.*

*Yhteistyökumppani on aina viranomaisorganisaatio. Käytännön yhteistoiminta-asioita ovat olleet esim. se mihin bussipysäkit sijoitetaan ja miten ne hoidetaan.*

*Kerran vuodessa Tiehallinnon yhteyshenkilöille järjestetään neuvottelupäivät. Lisäksi tehdään erilaisia tarveselvityksiä yhdessä Tiehallinnon kanssa.*

*Tiehallinnon ihmiset käyvät puhumassa ja kartoitetaan tärkeimmät pysäkkien paikat. Bussiliikenteen kannalta on tärkeää pystyä nimeämään oman liiketoiminnan kannalta tärkeimmät pysäkit.*

*Tiejohtaja toimii hyvin asiakaspinnassa. Hän järjestää hankkeista erilaisia kuulemistilaisuuksia sekä alueellisesti että valtakunnallisesti. Lääneittäin on lisäksi ollut erilaisia työryhmiä, joissa on piirin edustajien kanssa katsottu esim. kuormien jättöpaikat.*

*Luvat ja liittymät tulevat hallinnolta nopeasti. Tietoa saa aivan riittävästi ja epävirallinen väylä toimii varsin hyvin.*

*Tiehallinnolla on aina ollut hyvinkin itsenäinen suhde omaan ministeriöön nähden. Auto- ja tiefoorumi ollut hyvä vaikuttamisen paikka ja tiehallinto on sitä kautta saanut runsaasti tukea toiminnalleen.*



#### **Vuorovaikutus, nykytilanne, Teollisuus:**

- Tiehallinto on avoin virasto, jonka kanssa yhteistoiminta toimii hyvin
- Epävirallisen kanssakäymisen ja epävirallisen verkoston käyttö positiivista ja laajaa
- Ääni kuuluu Tiehallinnossa hyvin
- Erilaiset alan omat etujärjestöt ovat tärkeä osa vuorovaikutusta ja ne ovat hyviä yhteistyökumppaneita Tiehallinnolle
- Erilaiset yhteishankkeet ovat tärkeitä
- Osa teollisuuden edustajista on ollut varsin vähän tekemisessä Tiehallinnon kanssa ja tietous on vähäistä

#### **2.4.2 Teollisuus: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat**

Nykyisen toimintamallin kehittämiseen tuli runsaasti kommentteja huolimatta siitä, että tilanteen nähtiin olevan vähintään tyydyttävän. Kommentteja tuli sekä yleisen tason vuorovaikutuksesta että oman organisaation ja Tiehallinnon välisestä vuorovaikutuksesta. Yleispiirteinä on kanssakäymisen asia-ympäristöön liittyvät systemisointiehdotukset. Oleellisin asia liittyy sisältöön: Tiehallinnolta halutaan uusia painotuksia, uudentyypistä otetta ja niiden ympärille rakennettavaa vuorovaikutusta.

Tiehallinnolta odotetaan toimenpiteitä tieverkkoon/tieympäristöön kohdistuvas-  
ta monipuolisesta teollisuudelle suunnatusta palveluympäristöstä.

Alueellisen kanssakäymisen tulee olla systemaattista. Tämä koskee alueita koko logistisen ketjun alueelta: raaka-ainelähde – kuljetus – tehdasjalostus – kuljetus – satama/kuluttaja/tukku.

Yritysten kannalta on tärkeää, että Tiehallinto toimii julkisuudessa aktiivisena tienpidon puolestapuhujana. Tiehallinnon tulee myös systematisoida osallistumisensa ja toimintansa erilaisissa työryhmissä ja niiden tulee olla Tiehallinnon johdon ohjauksessa.

Joukkoliikenteeseen vahvemmin profiloitumalla voidaan saada aikaan uutta linjausta Tiehallinnon toimintaan.

- *Toimintaperiaatteena on kumppanuus ja sitä voisi soveltaa myös Tiehallinnon kanssa. Käydä läpi erilaisia logistisia reittejä ja niihin liittyviä tarpeita.*
- *Maantiet ja yksityisautoilu samaistuvat liikaa toisiinsa, kun sen sijaan pitäisi korostaa kumipyöräjoukkoliikennettä, jonka ykköstykki on bussi-liikenne. Tätä voisi Tiehallinto tuoda toimissaan esille.*
- *Joukkoliikenteen ympäristöystävällisyys on viestinnällisen keino, jota Tiehallinnon pitää käyttää. Esimerkiksi Tiehallinnon sidosryhmän ympäristöraportissa ei ole mitään mainintaa joukkoliikenteestä.*



*Tosiasiasa Tiehallinto on vielä kaukana ajatteluketjusta: ympäristö - suurasiakkaat - teiden käyttö - käytön hallinta.*

*Tiehallinnon henkilöitä istuu erilaisissa työryhmissä ja palaverissa, Mikä on heidän yhtenäinen roolinsa ja esiintymisensä ja onko johto tietoinen asioista?*

#### **Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin yleiset lähtökohdat , Teollisuus:**

- **Nykytilanne on hyvä kehittämisen lähtökohdaksi**
- **Toimenpiteitä ovat mm. kanssakäymisen systematisointi ja säännöllistäminen**
- **Kanssakäymisen tulee aina liittyä asiaympäristöön, ei turhia tapaamisia**
- **Halutaan uusia painotuksia, joista tärkein liittyy koko logistisen ketjun alueeseen raaka-ainelähde – kuljetus – tehdasjalostus - kuljetus – satama/kuluttaja/tukku**
- **Tiehallinnon tulee toimia julkisuudessa aktiivisena tienpidon puolestapuhujana**
- **Tiehallinnon tulee myös systematisoida osallistumisensa ja toimintansa erilaisissa työryhmissä**

#### **2.4.3 Teollisuus: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, käytännön toimintamuodot**

Yritysten käytännön toimintamallit liittyivät lähinnä tehdasympäristöjen, raaka-aineen ja tuotannon kuljetusten tehokkaaseen turvaamiseen ja erilaisten kehittämistoimenpiteiden käynnistämiseen. Tämä edellyttää yhteistoimintaa sekä tiepiirin sisällä että useiden tiepiirien välistä yhteistoimintaa koko ketjun hallinnan osalta.

Tiehallinnolta edellytetään aktiivista yhteydenottoa alueen yrityksiin ja teollisuuden organisaatioihin.

Nykyiset kanssakäymisen muodot ovat osoittautuneet monilta osin hyviksi ja niiden pohjalta on hyvä kehittää vuorovaikutusta. Tehokkaita vuorovaikutusmuotoja ovat epäviralliset kontaktit, erilaiset työryhmät ja ennen kaikkea alueellinen koordinointi arkisissa asioissa.

Haastatellut halusivat johtotasolla tapahtuvaa, johonkin tiettyyn teemaan liittyvää säännöllistä kanssakäymistä kerran pari vuodessa. Yrityksissä pidettiin hyvänä ajatuksena sitä, siitä että Tiehallinnon johto tapaa yrityksen edustajia. Toisaalta esim. TT:n ja Metsäteollisuus ry:n kautta saadaan tarvittava yleisinformaatio.

Käytännön ehdotuksia vuorovaikutusmuodoksi olivat: Tiehallinnon sivujen kehittäminen (joukko-liikenneinformaation ja muun palveluinformaation sijoittaminen sivuille), piirikohtaiset yhteyshenkilöt, räätälöity sähköposti, telematiikan

kehittämishankkeita tuotteiksi sekä aluetapaamiset, joihin tiejohtaja kutsuu alueensa tehtaiden johtajat keskustelemaan asioista.

- *Epäviralliset tapaamiset ovat silloin tällöin tärkeitä. Säännölliset tapaamiset suoraan metsäteollisuuden yritysten kanssa ovat tärkeitä, sillä teollisuuden intressit poikkeavat toisistaan tehtaiden ja raaka-aineiden sijainnin osalta. TT on jatkossakin hyvä väylä yleiskeskusteluun.*
- *Viime vuosien aikana kanssakäyminen on ollut vain epävirallista ja sitä tulisi kyllä kehittää.*
- *Tämä suurasiakasanalyysi on hyvä veto Tiehallinnolta. Tämä on hyvä malli jatkossakin.*
- *Tiehallinnon sivut ovat informaatiöväylänä hyvät. Niitä voisi edelleen kehittää.*
- *Helmikuussa kaikki bussiaikataulut saadaan internetiin. Tiedot voisivat olla teiden osalta myös Tiehallinnon sivuilla tämän vuoden aikana. Tätä informaatiota voitaisiin käyttää täsmäkunnossapidossa joukkoliikenteen ehdoilla.*
- *Tiehallinnon jokaiseen piiriin pitäisi olla nimetty joukkoliikenteen yhteyshenkilö.*
- *Pyritään tapaamaan kaksi kertaa vuodessa ja systemaattinen yhteydenpito postin/sähköpostin välityksellä.*
- *Liikenneluvat lääneistä tiehallintoon.*
- *Tavoitteena on, että syntyy informaatioketju, jossa on mukana satelliittikuvat, ajoneuvopäätteet ja tarkat viljelijän koordinaatit (tiet siinä mukana). Tässä olisi yhteistoiminnan paikka Tiehallinnon kanssa esim. kehittämishankkeena.*
- *Paikkakunnilla, jossa on tehtaita tulisi tiepiirien olla yhteydessä niihin ja sitten yhdessä miettiä logistisia ketjuja. Tiejohtajien ja tehtaanjohtajien tulisi ainakin tuntee toisensa.*
- *Mikäli Tiehallinto saa kehitettyä metsäteollisuudelle uusia palvelukonsepteja, muodostavat ne pohjan uudelle kanssakäymiselle.*
- *Toimintaperiaatteena on kumppanuus ja sitä voisi soveltaa myös Tiehallinnon kanssa. Käydä läpi erilaisia logistisia reittejä ja niihin liittyviä tarpeita.*
- *Tulisi olla myös epävirallista/virallista suoraa yhteistoimintaa Tiehallinnon ja yhtiöiden kanssa. Tulee luoda väylät keskusteluun myös pääjohtaja tasolla.*
- *Säännöllisen epäsäännöllistä kanssakäymistä tulisi pitää yllä ja olla suoraan yhteyksissä suuriin metsäyhtiöihin. Viralliseen muodolliseen kanssakäymisiin ei sinänsä ole tarvetta.*



**Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, toimintamuodot, Teollisuus:**

- Yritysten käytännön toimintamallit liittyivät lähinnä tehdasympäristöjen, raaka-aineen ja tuotannon kuljetusten tehokkaaseen turvaamiseen. Näihin toivotaan uusia palvelumuotoja
- Tehokkaita vuorovaikutusmuotoja ovat epäviralliset kontaktit ja erilaiset työryhmät sekä myös virallinen yhteistyö esim. TT:n kanssa
- Suorat yhteydenotot yrityksiin ovat tärkeitä (myös pääjohtajasalla)
- Käytännön ehdotuksia vuorovaikutusmuodoksi olivat: Tiehallinnon sivujen kehittäminen (joukkoliikenneinformaation ja muun palveluinformaation sijoittaminen sivuille), piirikohtaiset yhteyshenkilöt, räätelöity sähköposti, telematiikan kehittämishankkeita tuotteiksi sekä aluetapaamiset, joihin tiejohtaja kutsuu alueensa tehtaiden johtajat keskustelemaan asioista

**2.4.4 Etujärjestöt : Vuorovaikutus, nykytilanne**

Haastateltavat edustivat niitä etujärjestöjä, joilla on lähtökohtaisesti valvottavana tienpitoon liittyviä intressejä. Lähes kaikki etujärjestöt näkivät nykytilanteen vuorovaikutuksen osalta hyvänä.

Tiehallinto koetaan avoimena organisaationa, jonka kanssa ollaan tekemisessä sekä virallisesti että epävirallisestikin, erityisesti epävirallinen kontaktointi on voimakasta. Vuorovaikutusta tapahtuu usealla tasolla. Sitä tehdään organisaatioiden, asioiden ja erilaisten työryhmien puitteissa. Usein yhteistoiminta tapahtuu erilaisissa seminaareissa työryhmissä kuten ministeriön tai auto- ja tiefoorumin toiminnoissa.

Kuitenkin löytyi myös niitä etujärjestöjä, jotka kokivat, ettei yhteistoiminta ole ollut hyvää. He eivät ole saaneet tietoa uudistuksesta eikä ylipäänsäkään asioista.

- *Yhteistoiminta sujuu loistavasti: Se perustuu meidän ja tiepiirin henkilösuhteisiin. Mikähän olisi tilanne, jos henkilösuhteet eivät olisi näin hyvät?*
- *Tiehallinnon virkamiehet ovat erittäin läheisiä yhteistyökumppaneita keskustauppakamareille (21 aluetta). Tie- ja liikenneasiat ovat keskeisiä varsinkin Pohjois- ja Itä-Suomessa, mutta myös muualla ne ovat tärkeitä. Tästä on myös tehty tutkimus. Tilanne on säilynyt hyvänä myös uudistusten jälkeen.*
- *Ollaan tyytyväisiä yhteistyöhaluun ja kykyyn. Homma toimii hyvin ja on hyvä palveluasenne. Henkilökohtaisella tasolla palvelu on ollut hyvää. Satunnaisesti epätasapainoista informaatiota.*
- *TT nimeää myös ehdokkaansa LVM:n alaisiin hallituksiin ja johtokuntiin, tätä kautta syntyy luontevaa vuorovaikutusta.*
- *Yhteistyö tapahtuu usein kehittämistyöryhmien kautta esim. väylähankkeet 2020-raportti tai pienemmissä puitteissa kuten Digiroad-han-*



*ke. Laajempien tahojen hankkeissa TT on mukana. Logistiikkavaliokunta hoitaa näitä asioita TT:ssä. Lisäksi on erillinen maaliikennetyöryhmä.*

- Tiedonkulku Tiehallinnon ja ammattiliiton kanssa kunnossa. Virallinen suhde eli sopimustoiminta ja sen organisoiminen on kunnossa. Kanssakäyminen johdon välillä on säännöllisen epäsäännöllistä ja se on toiminut hyvin, erityisesti epävirallinen keskustelu. Virallisia elimiä kanssakäymiselle ovat myös YT-elimet. Niissäkin toiminta on kunnossa.*
- Järjestö on saanut liian vähän informaatiota uudistuksesta ainakin johdotasolla ja muutenkin kanssakäyminen on ollut liian vähäistä. Käytännössä yhteistoimintaa erityisesti aluetasolla on varsin paljon.*
- Ollaan osallistuttu erilaisiin tilaisuuksiin ja tapahtumiin. Omat näkemykset ja asiat ovat menneet perille ja keskustelut ovat olleet aitoja.*
- Öljy-yhtiöt ja tiepiirit ovat paljon yhteistyössä, eikä siinä ole esiintynyt ainakaan isompia ongelmia. Käytännön yhteistyötä ovat olleet viitotusten kehittäminen, liittymät ja erilaiset logistiikkaan liittyvät asiat.*
- Tiehallinnolla ei ole sentyyppisiä ongelmia kuin RHK:lla, joka on suorassa vastuussa turvallisuudesta. Tämä on viestinnän kannalta oleellista; Tiehallinto pääsee helpommalla.*
- Tiehallinto hoitaa hyvin kontaktit TT:iin.*
- Aluetasolla yhteistoimintamuotoja ovat olleet mm. teollisuusyritysten ja piirien yhteistyöryhmä, jossa ollaan käsitelty esimerkiksi kelirikkoasioita.*
- Virallinen ns. ay-toiminta on toiminut moitteettomasti. Niiden henkilöiden näkemykset kanssakäymisestä, jotka hoitavat käytännön tasolla suhteita, ovat varsin myönteisiä. Tiehallinnon nykyiset mekanismit ovat kunnossa.*

#### **Vuorovaikutus, nykytilanne, Etujärjestöt:**

- Järjestöt näkivät nykytilanteen hyvänä. Tiehallinto koetaan avoimena organisaationa, jonka kanssa ollaan tekemisessä sekä virallisesti että epävirallisestikin, erityisesti epävirallinen kontaktointi on voimakasta**
- Vuorovaikutusta tapahtuu usealla eri tasolla. Sitä tehdään organisaatioiden välisenä, eri asiayhteyksissä ja erilaisten työryhmien puitteissa**
- Jotkut etujärjestöjen edustajat eivät ole saaneet riittävästi informaatiota**

#### **2.4.5 Etujärjestöt: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat**

Etujärjestöillä oli varsin paljon hyvinkin erityyppisiä näkemyksiä yleisestä vuorovaikutusmallista ja sen sisällöstä. Yleisesti etujärjestöissä oltiin halukkaita kehittämään nykyistä toimintamallia ja tuomaan siihen uusia sisällöllisiä elementtejä, mutta kaivattiin myös uusia vuorovaikutuksen muotoja ja malleja. Järjestöt ovat halukkaita antamaan ohjeita ja myös apuaan tienpidon kehittämisessä.



Sisällöllisissä asioissa painottuivat logistiikkaan liittyvät asiat, yhteistoiminta koko liikennesektorilla, raideliikenne ja satamat sekä Tielaitosuudistuksen siirtymävaiheen seuranta. Lisäksi painottuivat etujärjestöjen kanssa/kautta tapahtuva lobbaaminen sekä informaation tuottaminen, jossa näkyy selkeät faktat tieasioista ja tiedot tilanteesta muissa maissa.

Yleisesti Tiehallinnolta odotettiin **aktiivista otetta** tienpidon asioihin, suuntaamaan vaikuttamistaan eri tahoille ja toimimaan yleensäkin kaikkiin suuntiin tehokkaan kohdistetusti.

- *Kanssakäymisen aiheita löytyy todella runsaasti. Tiehallinto voisi käytännössä olla aktiivisesti mukana kaikissa logistiikan kehittämishankkeissa.*
- *Yhteistoiminta RHK:n, Tiehallinnon ja satamien välillä tärkeää.*
- *Painostus ja lobbailu on ehdottoman tärkeää. Auto- ja tiefoorumi on ollut ehkä tärkein elin.*
- *Teollisuus kuuntelee tarkkaan mitä tieasioissa tapahtuu ja tekee sen pohjalta mm. sijoittumis- ja investointipäätöksiä. Tällä on erityisesti haja-asutusalueilla suuri merkitys. Tuleekin miettiä myös tätä näkökulmaa korjaus- ja uudishankkeiden viestinnässä ja kun kerrotaan tieosuuksien hoidon tasosta.*
- *Tiehallinnon tehtävänä oleva valvonta korostuu, kun hoidossa on monia yrittäjiä ja Tieliikelaitos on siitä riippumaton. Kehittämisen ja keskustelun paikkaa olisi myös urakointikäytännöissä.*
- *Elinkeinoelämän ja Tiehallinnon pitäisi aktiivisemmin käydä keskusteluita. Pitäisi tuottaa riittävästi faktaa Tiehallinnon puolelta, jolloin elinkeinoelämä pystyy omalta osaltaan osallistumaan keskusteluun tiepolitiikasta.*
- *Olisi hyvä saada lisää informaatiota. Valituksia on tullut kilpailuttamisstrategiasta, sillä nyt ollaan esim. Kuorma-autoliiton ja SML:n informaation varassa. Kansainvälisen tilanteen osalta kaivataan esim. Ruotsin ja Norjan vertailutietoja. Aluekehitystyöryhmien aineistosta ja kuljetuskustannuksista tietoa sekä informaatiota uusista tiehankkeista valtakunnallisesta ja aluepoliittisesta perspektiivistä.*
- *Aluehallinnon kehittyminen. Mikä on Tiehallinnon rooli, kun käytetään kaikkia olemassa olevia rahoitusmuotoja?*
- *Tiehallinnon johtavien henkilöiden kuuluu tehdä aktiivista sidosryhmätyötä esim. VM:n suuntaan.*

#### **Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat Etujärjestöt:**

- **Sisällöllisissä asioissa painottuivat logistiikkaan liittyvät asiat, yhteistoiminta koko liikennesektorilla, raideliikenne ja satamat**
- **Tielaitosuudistuksen siirtymävaiheen seuranta**
- **Informaation tuottaminen**
- **Odotetaan aktiivista otetta asioihin**



#### 2.4.6 Etujärjestöt: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, käytännön toimintamuodot

Nykyiset kanssakäymisen muodot nähtiin pääasiallisesti hyväksi pohjaksi mennä eteenpäin. Toisaalta joillakin etujärjestöjen edustajilla oli vahva tarve parantaa vuorovaikutusta. Yleisesti Tiehallinnolta odotettiin aktiivista otetta. Vuorovaikutuksessa siltä odotetaan aloitteellisuutta.

Organisaatiokohtainen yhteistyö nähdään erittäin tarpeellisena. Sen tulee lähteä sisällöllisistä yhteisistä intresseistä ja tulee olla sekä virallista että epävirallista. Tärkein seikka on kuitenkin se, että vuorovaikutus räätälöidään selkeisiin sisällöllisiin asioihin perustuen. Kanssakäymisen muotojen tulee olla myös räätälöityjä.

Ehdotuksia vuorovaikutusmuodoksi olivat: auto- ja tiefoorumin roolin vahvistaminen, tiejohtajien suorat yhteydenotot etujärjestöjen alueellisiin yhdistyksiin, tapaamiset TT:n piiriasiamiesten kanssa, yhteydenpito kauppakamareihin ja MTK:n organisaatioihin, sähköpostin räätälöity käyttö kunkin etujärjestön intresseihin liittyvän aineiston välittämisessä, pakollinen tiedottaminen kelirikoista esim. sähköpostilla, pääjohtajan lounaat tai aamukahvit, pääjohtajan valtuuskunta, yhteydenpito TT:n valiokuntiin, kunnallisjohtajien ja muiden alueellisten epävirallisten julkisen sektorin elinten ja tiejohtajien tapaamiset sekä nettisivujen ja muun verkon käyttö.

- *Auto ja tiefoorumi on hyvä kanava, koska se on sisällöllinen eikä muodollinen kanava ja sen tehtävänä on tuoda tienpidon ja liikenteen yhteiskunnallista merkitystä esille. Siihen kuuluu mm. MTK ja SAK eli muitakin kuin perinteisiä alan järjestöjä. Suomen tieyhdistyksen kokouksissa tulisi olla riittävän korkeatasoinen edustus Tiehallinnolta. On hyvä nähdä kuinka paljon on yhteisiä intressejä. Auto- ja tiefoorumia tulisi kehittää edelleen.*
- *Auto- ja tiefoorumi toimii vain tämän vaalikauden ja se on ollut erinomainen foorumi. Olisiko siinä seuraava askel Tiehallinnon pääjohtajan aamukahvit ja antaa asteittain Tiehallinnolle foorumista vetovastuu? Tiehallinnon johtokunnan lisäksi perustetaan pääjohtajavetoinen valtuuskunta, noin 20 henkilöä. Sidosryhmät antavat tukensa pääjohtajalle. Tiehallinnon osalta virallista toimintaa esim. 100.000 mk vuodessa (esim. Saariselälle) yhteishenkivuorovaikutusta varten.*
- *Suomen logistiikkayhdistys on hyvä kontakti.*
- *Tiejohtajiin suoria yhteyksiä virallisia ja epävirallisia. Siinä on alueellisesti kehittämisen paikkaa.*
- *Tiehallinnolta voisi tulla informaatiota uusista asioista pikkuisen suodattamalla sähköpostin välityksellä. Samoin aluetasolla, kun tulee kokonaisvaltainen selvitys, niin tienpidon linjauksesta parin tunnin sessio.*
- *Formaalinen yhteydenpito ei ole kovin välttämätöntä. Sen sijaan lounasapaamiset konkreettisten asioiden ympärillä tärkeimpiä. Epävirallinen verkosto on myös hyvin tärkeä.*
- *Ruohonjuuritason kontaktointia pitää virallistaa esim. Hämeen tiepiirin esimerkin mukaisesti. Joko kontaktoidaan eri ryhmiä teollisuuden aloittain*

*tai tietty ryhmä kuten Kuorma-autoliitto osaa kertoa hankalat kohdat ja myös teollisuus huomaa ne, kun ei pääse täydellä kuormalla ajamaan. Rakennusteollisuus, joka vie tavaraa usein huonon tien päähän tarvitsee paljon tietoa teistä.*

*TT:n piiriasiamiehet ovat hyvä linkki alueen yrityksiin.*

*Aktiivinen yhteistoiminta tulee lähteä myös tiepiireistä. Tuntuu, että yhteistyötä voisi olla enemmän. Aluejärjestöt ovat hyvinkin tärkeitä tiepiirien kannalta. Yrittäjien valtakunnallisilla järjestöillä on kaikilla aluejärjestöjä.*

*Voisiko olla aiheellista perustaa eräänlainen yritysasiain neuvottelukunta, kuten Patentti- ja rekisterihallituksessa on.*

*Uutena asiana vuorovaikutuksessa voisi olla Tiehallinnolle annettava velvoite tiedottaa kaikista teihin liittyvistä asioista ja muutoksista esim. kelirikkotiet.*

*Kauppakamarit ovat aluetasolla varsin aktiivisia ja niiden liikennevaliokunnat ovat keskeisiä. KK:n toimitukset kokoontuvat 4-5 kertaa vuodessa ja joissakin kokouksissa voisi Tiehallinnon johdon edustaja olla paikalla.*

*Tärkeää on, että pääjohtaja käy TT:n valiokuntien kokouksissa ja Tiehallinto voisi kutsua valiokunnan käymään Tiehallinnossa. Myös TT:n työvaliokunta saattaisi olla elin, jossa jonkin asian esim. tilaamistoimintojen puitteissa voitaisiin käydä keskustelua.*

*Kaivataan johtotason henkilökohtaista kontaktointia jolloin erityyppisten asioiden taustat tulevat paremmin esille.*

*Seuraava suuri haaste on palkkauudistus. Siinä rakennetaan palkka muuhun kuin ikään perustuvaksi järjestelmäksi. Tämä on sekä sisällöllinen että viestinnällinen kysymys, jota tulee tehdä yhteistyössä Tiehallinnon kanssa.*

*Verkosto, jossa ovat toimijoina Tiehallinto ja kunnat ja siinä ympäristössä mietitään yhteistyötä. Nyt Tampereen alueella on kunnallisjohtajien säännöllisiä tapaamisia ja niiden yhteydessä on myös tieasioita esillä. Siinä on kehittämismahdollisuus myös Tiehallinnon suuntaan.*

*Tieliikelaitoksen luottamusmiesten neuvottelupäivät ovat hyvä väylä yhteistyölle. Siellä voisi myös olla Tiehallinnon edustus. Myös erilaisilla luottamusmieskursseilla voisi olla Tiehallinnon luennoitsija. Tiemäärärahoihin vaikuttaminen.*

*Hyvä tapahtuma on maanrakennuskuljetusseminaari, joka on vuosittainen tapahtuma, mutta myös väliaikoinakin voitaisiin olla yhteydessä.*

*Nykyinen virallinen toiminta TT:n kautta on riittävää. Epävirallista kanssakäymistä on vähän. Sitä voisi olla enemmän tehdaspaikkakunnilla ja raaka-ainehankinnassa.*

*Yhteistyöelimiä ovat mm. tavaraliikenteen neuvottelukunta. Tiepiiritasolla on ollut erilaisia yhteistyöryhmiä, joiden asema tulisi systematisoida. Yhteistyökumppaneina ovat liiton alueyhdistykset ja paikalliset yhdistykset. Lisäksi on seitsemän erikoisyhdistystä kuten säiliöautoyhdistys ja metsäyhdistys. Ne ovat luontevia yhteistyökumppaneita.*

*Yhteydenpitoa Tiehallinnon kanssa ei ole hoidettu riittävän systematisoidusti. Johto tapaa kerran keväällä ja syksyllä.*



- *Sähköposti voisi olla ok. Kaivataan suodatettua tietoa.*
- *Verkkopalvelusivuja voisi kehittää ja sinne voisi rakentaa palvelun, johon voi ilmoittaa, kun on ongelmia tienkäytössä esim. kelirikko tai muu vastaava. Sitä kautta pitäisi myös ryhtyä toimenpiteisiin, koska uudessa organisaatiomuodossa ei enää ole sitä tuttua ihmistä jolle soittaa.*
- *Maaseudun yritykset eivät ole riittävän hyvin mukana kanssakäymisessä tieasioissa, ongelmia on yleisestä tietämyksestä aina käytännön viitoitukseen. Yhteistoimintaa tulisi kehittää MTK:n alueorganisaatioiden kautta ja lisätä säännöllisiä tapaamisia.*
- *Metsähoitoyhdistykset ovat hyviä kontakteja, kun mietitään esim. tienvarsien hakkuita ja perkuuta liikenneturvallisuusmielessä.*
- *Tiehoitokunnat voisivat ostaa tiepiirien ammattiosaamista suunnittelu-työssään.*

**Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, toimintamuodot, Etujärjestöt:**

- **Nykyiset kanssakäymisen muodot nähtiin pääasiallisesti hyväksi pohjaksi mennä eteenpäin. Toisaalta oli tarvetta myös parantaa vuorovaikutusta. Sen pitää lähteä sisällöllisistä yhteisistä intresseistä ja sen tulee olla sekä virallista että epävirallista**
- **Tiehallinnolta odotettiin yleisesti aktiivista otetta tienpidon asioihin ja aktiivista yhteydenottoa etujärjestöihin**
- **Ehdotuksia vuorovaikutusmuodoksi olivat mm: auto- ja tiefoorumin roolin vahvistaminen, tiejohtajien suorat yhteydenotot etujärjestöjen alueellisiin yhdistyksiin, tapaamiset TT piiriasiamiesten kanssa, yhteydenpito kauppakamareihin ja MTK:n organisaatioihin, sähköpostin räätälöity käyttö kunkin etujärjestön intresseihin liittyvän aineiston välittämises-  
sä, pakollinen tiedottaminen kelirikoista esim. sähköpostil-  
la, pääjohtajan lounaat tai aamukahvit, pääjohtajan valtuus-  
kunta, yhteydenpito TT:n valiokuntiin, kunnallisjohtajien ja muiden alueellisten epävirallisten julkisen sektorin elinten ja tiejohtajien tapaamiset sekä nettisivujen ja muun verkon käyttö**

#### **2.4.7 Julkinen sektori: Vuorovaikutus, nykytilanne**

Julkisen sektorin edustajat ovat olleet vuorovaikutuksen sujumiseen hyvinkin tyytyväisiä. Viralliset ja epäviralliset suhteet ovat toimineet hyvin. Suhteet perustuvat pitkälti henkilösuhteisiin eli ns. epäviralliseen ympäristöön. Tässä nähtiin myös riskinsä, jos tilanne olisikin toinen ja henkilötasolla ei yhteistoiminta sujuisikaan, niin miten sitten? Julkisella puolella korostettiin yleensäkin muita enemmän virallisen yhteistoiminnan merkitystä.



Valtakunnan tason ja aluetason yhteistoiminnan nähtiin onnistuneen yhtä hyvin. Tämä kertoo myös siitä, että tiepiireillä on hyvä tuntuma muuhun julkisen sektorin aluehallintoon.

Yhteistoiminnassa painottuvat myös erilaiset seminaarit, työryhmät ja virallinen kanssakäyminen mm. lupa-asioissa.

Sisällöllisesti yhteistoiminta kattaa koko kirjon suurista strategisista kokonaisuuksista aina yksittäisiin viranomaispalveluihin asti.

- *Kanssakäyminen on sujunut hyvin, erityisesti epävirallista informaatiota on saanut hyvien henkilösuhteiden kautta.*
- *Tiehallintoon ollaan erittäin tyytyväisiä. Tiehallinto tuottaa paljon hyvää aineistoa sekä käytännön asioista että strategioistakin.*
- *Kuntien johdolle tehtiin kysely pari vuotta sitten, jossa selvitettiin ketkä ovat keskeisimmät yhteistyökumppanit. Kyselyssä tiepiirit ja tiejohtajat olivat aivan kärjessä.*
- *Tiehallinto muistaa paremmin kuntapuolta ja erityisesti LVM ei sitä aina muista. Laajasti ottaen saatetaan valtion liikennehallinnossa kunnat unohtaa.*
- *Joillakin alueilla on tosi hyvät yhteistyösuhteet tiepiirien ja alue viranomaisten välillä. Yhteistyötä on myös vauhditettu EU-rahoituksella.*
- *Tiepiiri on ollut liikennejärjestelmäsuunnittelussa aivan keskeinen toimija ja yhteistoimintaa on lisäksi ollut seutukaavoituksessa.*
- *Tiehallinto esittelee oman TTS:nsa liiton hallituksessa ja se on toiminut hyvin. Virallinen kontaktointi liittyy kaavoitukseen, liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja aluepolitiikkaan ja tässä roolissa tiejohtaja on MYR:n jäsen.*
- *Kansainvälinen puoli on myös erittäin aktiivinen. Tiehallinnon epävirallinen ja virallinen kanssakäyminen on kunnossa.*
- *Johto on tavannut aikaisemminkin kun asiat ovat sitä edellyttäneet. Kuntaliitolla on hyvin paljon kosketuspintaa sekä edunvalvonnassa että lainsäädännössä ja tutkimus- ja kehitystoiminnassa.*
- *Tärkeitä yhteistoimintavälineitä asiakaspinoissa on ovat liikenteen palvelukeskukset, jotka palvelevat sekä tuottajia että käyttäjiä.*
- *Nyt on jo useita erityyppisiä yhteistoimintaelimiä: Liikenneturvallisuus - asian neuvottelukunta, Liikenneturvan hallintoneuvosto ja Valtti Vakuumusyhtiöiden liikenneturvalautakunta.*
- *Jokin aika sitten oli iso seminaari Finlandia-talossa näistä kehittämisasioista.*
- *Yhteistyönä on onnistettu karsimaan lupaviidakkoa.*
- *Oma toiminta on enemmän valtakunnan tasolla ja toimimista hallinnon kanssa. Liikkuvan poliisin alueyksiköt toimivat paikallisten piirien kanssa hyvässä yhteistyössä. Valvonta, joka on LP päätehtävä ei ole erillinen linnake liikenteessä, vaan se on selkeä osa liikenteen hallintaa. Asiat, jotka ovat yhteiskunnan kannalta tärkeitä painottuvat entistä enemmän.*



- Tiefakta on erinomainen tietolähde. Tielaitos on panostanut vahvasti tutkimukseen esimerkkinä E-18 kehittämisselvitys.
- Turvallisuustutkimus on tärkeä ja esim. vuoden 1995 ennusteet toimineet varsin hyvin. Tiehallinnon ihmisillä on vankka asiantuntemus.
- Yhteistyösuhteet ovat kehittyneet toiminnallisten kokonaisuuksien ympärille.
- Tilastollista ja osin käytännöllistä yhteistyötä haittaa hieman se, että tiepiirijako ei noudata läänien ja sitä kautta liikkuvan poliisin jakoa.
- Pirkanmaalla on kehitetty liiton ja tiepiirin välillä asiakkuus- ja vuorovaikutusjärjestelmää lähinnä aluekehittämisen tarpeisiin. Keskeisenä ajatuksena on ollut se, että erilaisiin suunnittelu- ja toimenpideprosesseihin päästään molemmilta puolilta mukaan jo varsin aikaisessa vaiheessa, jolloin tiedetään aina mitä toinen osapuoli tulee esim. lausunnoissaan sanomaan.
- Liiton tehtävänä tieasioissa on tuottaa useamman kunnan ja koko liiton alueen kattavia kokonaisuuksia. Tämä helpottaa tiepiirin toimintaa. Sen ei tarvitse olla yksittäisten kuntien joskus keskenään ristiriitaistenkin toiveiden ja suunnitelmien kanssa liikaa tekemisessä.
- Alueellisista toimijoista ovat liittojen lisäksi tärkeitä TE-keskukset.
- Meillä on ollut tapana tavata pari kertaa vuodessa ja sen lisäksi useamminkin, jos asiat sitä vaativat. Nykyinen yhteistoiminta perustuu yhteiseen sopimukseen siitä, että tavataan erityyppisissä asioissa. Yhteistoiminta-asiana on ollut ainakin ja tulee olemaan tilaaja-tuottaja problematiikka.
- Joillakin alueilla on tosi hyvät yhteistyösuhteet tiepiirien ja alueviranomaisten välillä. Yhteistyötä on myös vauhditettu EU rahoituksella.
- SM:n osalta epävirallinen vuorovaikutus on toiminut hyvin, kun on ollut tarpeen on saanut tietoa ja alueellisestikin on tullut positiivista palautetta.

#### **Vuorovaikutus, nykytilanne, Julkinen sektori:**

- **Julkisen sektorin edustajat ovat olleet vuorovaikutuksen sujumiseen hyvinkin tyytyväisiä. Viralliset ja epäviralliset suhteet ovat toimineet hyvin. Suhteet perustuvat pitkälti henkilösuhteisiin eli ns. epäviralliseen ympäristöön**
- **Informaatiota on saanut, kun sitä on tarvinnut**
- **Keskushallinnon lisäksi myös tiepiireillä on hyvä tuntuma muuhun julkisen sektorin aluehallintoon ja kanssakäyminen hedän välillään sujuu hyvin**

#### 2.4.8 Julkinen sektori: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat

Julkisen sektorin edustajat näkivät vuorovaikutuksen kehittämisen yleisellä tasolla liittyvän tiehallinnon oman roolin muuttumiseen entistä vahvemmasi asiantuntivirastoksi. Tiehallinnon roolin nähtiin toisaalta vahvistuvan keskusviraston tehtävien laajentuessa, toisaalta nähtiin tärkeänä pitäytyä tiukasti valtioneuvoston ohjauksessa. Erilaiset viestinnälliset elementit tulee miettiä tarkkaan, jotta tiedetään millainen kuva Tiehallinnon luonteesta annetaan ulospäin.

Vuorovaikutuksen kehittämisen sisältö nähtiin hyvin laajana. Koko infra- ja liikennesektorin kehittämistavoitteista ja organisaatioiden yhteistoimintojen voimallisesta kehittämisestä aina yksittäisiin alueellisiin erityistarpeisiin saakka.

Aluehallinnon ja alueellisen toiminnan merkitys nousi hyvin keskeiseksi vuorovaikutuksen kehittämisessä. Alueellisen toiminnan monipuolisuus ja tiepiireille asetettujen toiveiden laajuus yhdistettynä aluehallinnon merkittäviin muutoksiin, tekevät tästä alueesta yhden strategisen painopisteen. Erityisesti uusi seutuhallinto, joka rakentuu EU-strategiaan tulee vaikuttamaan vuorovaikutuksen muotoon ja sisältöön.

Muita esille tulleita asioita olivat Tiehallinnon organisaation selkeyttäminen eli kuka vastaa mistäkin. Tiehallinnon roolien täsmentäminen on jatkossa tärkeää. Milloin se toimii asiantuntijana, tilaajana, tekijänä, regulaattorina, kontrolliviranomaisena tai yleisenä infraviranomaisena. Lisäksi sillä on uusia tehtäviä mm. kuntien asiantuntijana kunnossapidossa.

- *Yhteistyöstä tulee kummankin osapuolen hyötyä ja myös yhteiskunnan ja yritysten tulee siitä hyötyä.*
- *Tiehallinto on monessa roolissa. Se voi olla: asiantuntijana, konsulttina, lupaviranomaisena ja suunnittelijana ja vielä rahoittajana. Tämä tuottaa myös ongelmia. Tiehallinnon onkin selkeästi eriytettävä lupaviranomaistoiminta muusta viranomaistoiminnasta ja erityisesti erilaisesta konsultoinnista.*
- *EU-rahoitus on luonut uutta pohjaa yhteistyölle. On tärkeää että Tiehallinto pyrkii rakentamaan vahvan yhteiskunnallisen roolin, jotta se saa näkemyksensä eteenpäin näissä asioissa.*
- *EU on virallistanut aluekeskushallinnon ja aluekeskuksia tulee noin 30. Ne tulevat olemaan aivan keskeisiä toimijoita esim. infra-asioissa ja niihin liittyvässä vuorovaikutuksessa:*
  - A) *Yhteinen tienpidon tilaamistoiminta ja sen kohdistaminen kaavateihin, yleisiin teihin ja yksityisteihin (esim. aluksi määritellään hoidon taso ja kunnossapidon suunnitelma).*
  - B) *Liikennejärjestelmäyhteistoiminta ja sen tuomat ulottuvuudet.*
- *Mikä tulee olemaan seutuhallinnon ja Tiehallinnon välinen toimiva suhde sekä yhteistoiminta suunnittelussa ja kaavoituksessa? Seutukaava voi olla pohjana uudentylaiselle yhteistyölle.*



- *On tärkeä ylläpitää jatkuva vuorovaikutus ay-liikkeeseen ja muihin edunvalvontaelimiin jatkossakin. Perusteluissa tulee ottaa esiin aina omien etujen lisäksi myös yleiset edut.*
- *Yhteinen infrahallinto Suomessa voi olla hyvä asia, mutta se voi toisaalta heikentää tienpidon yhteiskunnallista painoarvoa.*
- *Keskusviraston tehtävä ja toimintamalli tulee miettiä tarkasti. Vaikka nykysuuntauksessa on meneillään toimintojen siirtäminen ministeriöistä keskus- ja aluehallinnolle, tulee poliittisen ja toimeenpanon ohjauksen olla ministeriössä sillä ministerillä, joka kuitenkin siitä vastaa.*
- *Tiehallinto tekee ehkä liian hermeettisesti vuorovaikutustaan esim. kuntien ja suurien teollisuuslaitosten suuntaan.*

**Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, yleiset lähtökohdat, Julkinen sektori:**

- **Tiehallinnon roolien täsmentäminen on jatkossa tärkeää. Milloin se on asiantuntijana, tilaajana, tekijänä, regulaattorina, kontrolliviranomaisena tai yleisenä infraviranomaisena**
- **Vuorovaikutuksen kehittämiseen liittyy Tiehallinnon oman roolin muuttuminen entistä vahvemaksi asiantuntivirastoksi ja pitäytyminen tiukasti valtioneuvoston ohjauksessa**
- **Aluehallinnon ja alueellisen toiminnan merkitys on keskeisessä roolissa**

**2.4.9 Julkinen sektori: Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, käytännön toimintamuodot**

Organisaatiokohtainen vuorovaikutuksen kehittäminen pitää sisällään varsin merkittäviä asiakokonaisuuksia, kuten eri hallintokuntien yhteistoiminnan tiivistämisen. Käytännön toiminnan muotoja sekä virallisia että epävirallisia tulee edelleen kehittää. Merkittävin ero muihin haastatteluryhmiin nähden tulee esiin siinä, että kun kyse on julkisen sektorin toimijoista (Tiehallinto mukaan lukien), niin asioiden luonne liittyy virallisten mekanismien kehittämiseen aina päätösvaltaorganisaatioita myöten. Tähän liittyy myös toimintojen systematisoiminen.

Alueellinen yhteistoiminta (TE-keskukset, MYR:t, liitot, kunnat, seutukunnat, kunnallisjohtajien yhteistoimintaelimet, läänit ja aluekeskukset) julkisen sektorin ja tiepiirien välillä on tärkeää. Tulee myös huomioida, että monet näistä alueorganisaatioista ovat (esim. TE-keskus) tiukasti keskushallinnon ohjauksessa, jolloin kanssakäymiseen tulee aina liittää valtakunnallinen elementti.

Yhteistoiminnan käytännön sisältöjä ovat: telematiikan hyödyntäminen kuten LAM tiedot, tiehallinnon sivujen kehittäminen, yhteistoiminta muiden keskusvirastojen kanssa tilaamistoiminnassa, asiantuntijapalveluiden hyödyntäminen, tiiviimpi osallistuminen muiden viranomaisten valmistelu ja suunnitteluprosesseihin sekä uusien tehtävien saaminen mm. kuntasektorilta.

Käytännön yhteistoimintamuotoja ovat: Tiehallinnon TE-keskusten johtajille toimittama informaatio, poliisin ja tiehallinnon alueviranomaisten yhteistyön tiivistäminen, epävirallisen kanssakäymisen jatkaminen ja osaksi sen muuttamisen virallisemmaksi (yhteistoimintaa voidaan ja sitä tulee tehdä myös muidenkin kuin LVM:n kanssa), erilaiset teemoitetut tilaisuudet ja sähköpostin räätälöity käyttö.

- *KTM:llä on rooli aluepolitiikassa valtioyhtiöiden omistajana ja yleensä hallintoviranomaisena. TE-keskusten johtajat ovat aktiivisia vaikuttajia alueellaan ja aluepoliittisissa prosesseissa, joiden merkittävänä osana on infrarakenteiden kehittäminen. Niitä tulee kehittää yhdessä TE-keskusten kanssa.*
- *Tiejohtajien ja MYR:n suhteet ovat tärkeitä.*
- *Tiehallinto voisi hyvinkin olla kuntien asiantuntija tieasioissa, vaikka tilaajanakin.*
- *Tieliikelaitos on ollut yhteydessä kuntiin ja tarjonnut palveluitaan sinne. Se on varsin hyvä asia ja auttaa kuntia monella tavalla. Mikä on Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen välinen rooli?*
- *Merkittävä asia on automaattivalvonta. Sen ympärillä tulee olla tiivistä yhteistyötä mm. kustannuskysymyksistä. LAM pisteiden tiedot ovat arvokkaita ja niitä käytetään tulostavoitteiden mittaamisessa. Järjestelmien yhteistoiminta on tärkeää.*
- *Nyt meneillään olevat seutuprojektit esim. Hämeenlinnassa ovat varsin hedelmällisiä yhteistoimintaympäristöjä, joissa voisi rakentaa tiepiirin ja alueen syvempää toimintamallia.*
- *Aluetasolla on yhteistyöryhmiä, mutta ne toimivat enemmän tai vähemmän säännöllisesti. Piirin ja poliisin henkilöstö katsastaa ja analysoi onnettomuusherkkiä tiealueita, tätä voitaisiin kehittää.*
- *Toimintoja voitaisiin laajassakin mitassa systematisoida.*
- *Tiehallinnon sivuilla vieraillaan.*
- *Ei tarvita sinänsä kovinkaan paljon lisäinformaatiota ehkä paremminkin tarvitaan informaation tarkempaa seulontaa.*
- *IL on ollut aktiivinen Tiehallinnon suuntaan. Tiehallinto voisi olla hieman aktiivisempi. Voitaisiin tehdä yhteistyötä käytännön asioissa esim. tie-suunnittelussa ja kunnossapidossa.*
- *Esim. Oulunsalon tien suunnittelu- ja toteutusprosessin ympärillä olisi voitu toimia vuorovaikutteisemminkin.*
- *Säännöllisen epäsäännöllistä kanssakäymistä voisi olla enemmän myös ylimmän johdon tasolla. Asiantuntijapalveluiden käyttöä voisi puolin ja toisin lisätä.*
- *Keskeisiä yhteistyökumppaneita ovat alueellisesti kunnat ja maakunnalliset liitot. Suomen aluepolitiikassa on huomioitava se, että missään muualla Euroopassa ei ole näin suurta painoarvoa kunnilla. Niiden valta ja mahdollisuus käyttää rahoitusta on siten omaa luokkaansa.*
- *TE-keskusten rooli ei ole niin merkittävä. Lähinnä merkitystä on työllisyysrahoituksen osalta. Alueellisesti ympäristökeskuksilla on merkitystä.*



- Yhteistoiminta eri ministeriöiden ja keskusviraston välillä on hyvin perustelua juuri asiantuntijaroolin kautta. Epäsäännöllisen säännöllinen yhteistoiminta on hyvä asia.
- Ei kovin paljon ole ollut vielä yhteistyötä esim. hanke- ja kilpailuttamisasioissa. Niiden lähtökohtana on tarve ja resurssien järkevä käyttö.
- Hanketasollakin voisi keskustella siitä, ettei tehdä asioita päällekkäin.
- Tulevaisuus voisi olla toisennäköinen. Voitaisiin toimia samalla hallinnon alalla samojen periaatteen mukaisesti.
- Voitaisiin olla Tiehallinnon asiakas, koska meillä ei ole aluehallintoa. Voisiko Tiehallinto toimia jossain roolissa piiritason tehtävissä?
- Määrätyissä asioissa on synergiaa esim. rakennuttamisessa. Meillä on kokemusta siitä jonkin verran ja homma toimii.
- Tutkimus- ja kehityskenttäyhteistyötä tulisi kehittää.
- Miten tehdään on tärkeämpää kuin mitä tehdään.
- RHK:n kehittämisyksikkö olisi oikea yhteistyökumppani.
- Yhteistoiminta voisi liittyä mm. rakennuttamiseen, liikennepolitiikkaan ja käytännön hankkeisiin kuten tasoristeyksiin ja yhteisiin investointeihin.
- Kuntasektoria tulisi lähestyä yhdessä maakuntaliittojen kanssa.
- Teemoitetut tilaisuudet. Tarvetta on ehkä pitää tilaisuuksia liikennepolitiikkapuolella ja myös insinööripuolella.
- Tiejohdajien tulisi hoitaa edunvalvontapolitiikkaa mieluummin liiton kautta kuin suoraan kansanedustajien kanssa. Yleensäkin liitto on hyvä elin tähän toimintaan.
- Nykytilanteeseen ei juurikaan muutoksia. Moottorikelkkailun hallinto voisi olla Tiehallinnolla.
- Säännöllisiä toimintamekanismeja tarvitaan Tiehallinnon ja SM:n välille. Yksi malli olisi tietty suppea avainryhmä ensin virallisesti ja sitten epämuodollisemmin, joka kävisi tätä problematiikka läpi. Yksi vaihtoehto on myös maakuntajohtajien kokous. Alueetasolla liitot ovat luonnollisia keskustelu kumppaneita. MYR:n kannalta on tärkeää, että siellä on tiepiirien edustus.
- Sähköposti käyttö on ok., kun se on valikoivaa.
- Hanketasolla olisi hyvä käydä myös SM:n/alueellisten viranomaisten kanssa neuvotteluita erilaisista priorisoinneista. Maakunnan liittojen kanssa tulisi katsoa maakunnallisesti tärkeimmät hankkeet ja tehdä niiden priorisointi.
- Kannattaa ottaa huomioon pohjoismainen kuntakäytäntö, jossa kunnilla on maankäyttömonopoli kaava-alueella. Mitä siitä voidaan antaa Tiehallinnolle? Logistiikan yhteishoidolla ketjuajattelussa on ideoita, mutta kenellä oikeasti on siihen osaamista ja valtaa?
- Valtio lopetti avustuksensa niiltäkin yksityiseltä, joiden varrella on vakituista asutusta. Käytännössä kunnat ovat nyt ottaneet tiet hoitoonsa. Näitä teitä on noin 16.000 km, kun kaavateitä on noin 24.000 km. Tässä on yhteistoiminnan paikka selkiyttää yksityisteiden roolia.
- Tilaamistoiminnan kehittämisessä on vuorovaikutuksen paikka ja sitä



*tulee pohtia. Onko tilaamistoiminnan siirtäminen esim. pienemmissä kunnissa Tiehallinnolle ensimmäinen toimenpide ja onko siinä riskinsä että infraa viipaloidaan? Yhtenä vaihtoehtona on yhdistää kuntien resurssit tilaajatoiminnalla, mutta syntyykö siitä ongelmia, jos tilataan tämä palvelu Tiehallinnolta ilman kilpailua? Parempi yhteistyökumppani voisi olla Tieliikelaitos.*

*MH:lle on alempiasteinen tieverkko siinä mielessä erityisen tärkeä, että omat metsät sijaitsevat hajallaan hyvinkin syrjäisillä alueilla. Puun toimittaminen sen ostajalle määräaikana on erityisen tärkeää. Toimintamalli perustuu kumppanuuteen ja Tiehallinto voisi entistä tiiviimmin olla kumppani.*

*Yhteistoimintaa tapahtuu käytännön tasolla tiepiireissä, jossakin päin ollaan jopa samassa rakennuksessa, sitä voisi kyllä systematisoida. Tulisi käydä läpi koko metsähallituksen tarvekenttä: metsätalous, kansallispuistot ja virkistyskäyttö.*

*Keskushallintotasolla informaation kulkua voisi lisätä ja ainakin epävirallista kanssakäymistä säännöllistää.*

*EU:n linjausten (uusi valkoinen kirja) sekä TTS:n ja PTS:n tasoilla olisi tarpeen lisätä määrämuotoisiakin yhteydenpitoja, erityisesti väylänpidon kohdalla, jossa RHK:lla on oma roolinsa. Toimintatapana voisi olla benchmarking.*

*Kuka Tiehallinnossa päättää esim. liikenneturvallisuudesta, kuka strategiasta, kuka ohjeista kuka käytännön jutuista? Ennen selkeästi yksikön päälliköt, miten nyt, prosessin omistajien kautta vai kuinka?*

#### **Vuorovaikutus, toimintamalli eteenpäin, toimintamuodot, julkinen sektori:**

- **Virallisten mekanismien kehittäminen Tiehallinnon ja julkisen sektorin eri toimijoiden välillä tärkeää**
- **Viestinnällisen toiminnan systematisoiminen ja oikea toimintamalli julkisuuden suuntaan**
- **Käytännön yhteistoimintamuotoja ovat: Tiehallinnon TE-keskuksen johtajille toimittama informaatio, poliisin ja Tiehallinnon alueviranomaisten yhteistyön tiivistäminen, epävirallisen kanssakäymisen jatkaminen ja osaksi sen muuttamisen virallisemmaksi (yhteistoimintaa voidaan ja sitä tulee tehdä myös muiden kuin LVM:n kanssa), erilaiset teemoitetut tilaisuudet ja sähköpostin räätälöity käyttö**
- **Muita yhteistoiminnan käytännön muotoja ovat: telematiikan hyödyntäminen kuten LAM tiedot, tiehallinnon sivujen kehittäminen, yhteistyö muiden keskusvirastojen kanssa tilaamistoiminnassa, asiantuntijapalveluiden hyödyntäminen, tiiviimpi osallistuminen muiden viranomaisten valmistelu ja suunnitteluprosesseihin sekä uusien tehtävien saaminen mm. kuntasektorilta**



### 3 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITTÄMINEN

#### 3.1 Yleistä

Haastattelutilanne muodostui monissa tapauksissa myös vuorovaikutustilanteeksi. Haastattelijaa pyydettiin kertomaan uudistuksesta ja sen vaikutuksista sekä laajemminkin Tiehallinnon tehtävistä ja asemasta julkisessa sektorissa. Enemmistöllä haastatelluista oli selkeät näkemykset kaikista aihekokonaisuuksista sekä edustamansa organisaation kannalta että yleisemmällä tasolla keskusteltaessa.

Kolmasosa haastatelluista ei ollut hahmottanut uudistuksen tuomaa muutosta. Tienpidon hallinnointimekanismeista ja sen vaikutuksista ei muutenkaan oltu selvillä. Tämä johti monesti siihen, että haastattelijaa pyydettiin kertomaan uudistuksesta, Tielikelaitoksen toimintamallista ja ennen kaikkea Tiehallinnon asemasta.

#### 3.2 Tielaitosuudistus ja sen vaikutus

##### 3.2.1 Johtopäätökset

- Tielaitosuudistuksen ja sen vaikutukset nähtiin pääsääntöisesti joko positiivisena tai neutraalina asiana. Teollisuuden edustajista valtaosalle asia oli varsin neutraali. Siihen ei ollut kovin paljon kiinnitetty huomiota ja se ei ollut vaikuttanut omaan toimintaan juuri lainkaan. Julkinen sektori piti uudistusta muita ryhmiä positiivisempänä ja sen vaikutuksia merkittävämpänä. Etujärjestöissä oli myös negatiivisia ja epäileviä näkemyksiä asioista ja ne liittyivät lähinnä Tielikelaitoksen ja henkilöstön asemaan.
- Voidaan todeta, että uudistus on mennyt yllättävän hyvin läpi (kahdeksassa kuukaudessa), kun sitä vertaa valmisteluvaiheen ongelmiin. Tämä kuvaa myös sitä, että uudistuksen sisältöön ollaan oltu valtaosin tyytyväisiä.
- Toisaalta tietämys uudistuksesta julkista sektoria lukuun ottamatta oli monilta osin puutteellista. Tämä korostui erityisesti teollisuuden ryhmässä. Monen sellaisen vastauksen takana, jossa todettiin, ettei uudistuksella ollut vaikutuksia omaan tai laajemminkin alan toimintaan, oli taustalla myös tietämättömyyttä. Merkittävällä osalla ei ollut selkeää näkemystä siitä, mitä Tielikelaitos ja Tiehallinto tekee ja mikä on tilanne nyt.
- Keskusteluissa nousi esiin intresseistä riippuen Tiehallinnon rooli kilpailuttaja- ja tilaajaviranomaisena. Tässä tutkimuksessa ei tällä sinänsä tärkeällä kokonaisuudella ollut kovin keskeistä roolia, mutta asiakokonaisuutta tulee kuitenkin pitää viestinnällisissä asioissa vahvasti esillä. Tielaitosuudistuksen sisältöä yleisemmin ja erityisesti siltä osin kuin se vaikuttaa siirtymäajan toimintaan tulee korostaa ja analysoida. Tutkimuksen aineistoa voidaan käyttää myös tilaajapolitiikan linjauksissa.

- Yhteistyötä on luontevasti voitu jatkaa vanhalta pohjalta, koska yhteistyökumppaneina suurimmalla osalla vastaajista on aikaisemmin ollut Tielaitoksen hallinto.
- Uudistuksen sisältö ei ole oleellisesti vaikuttanut suurimman osan toimintaan tieasioissa. Niissä ryhmissä, joissa se on vaikuttanut ovat vaikutukset voineet olla varsin merkittäviä. Näitä tahoja löytyi sekä julkiselta sektorilta, etujärjestöistä (kuten ammattijärjestöt, ja työnantajajärjestöt) että kuntasektorin ja aluehallinnon edustajista.
- Mainittakoon vielä, että viestinnälle antaa haasteita erään haastatellun näkemys, jonka mukaan tämä järjestelmä erkaannuttaa kansalaisia tieasioista, kun tekijät tiellä eivät olekaan enää niitä tuttuja TVH:n miehiä.

### 3.2.2 Kehittäminen

- Tutkimus osoitti systemaattisia viestinnällisiä tarpeita koskien itse tielaitosuudistuksen sisältöä, tienpidon rakenteita ja tehtäviä sekä Tiehallinnon roolia tässä kentässä. Keskeisille toimijatahoille tulisikin suunnata viestintätoimenpiteitä, jossa kuvataan Tiehallinnon tehtäväkenttä yhteiskunnassa. Tähän liittyy myös selkeämpi imagollinen eriytyminen suhteessa Tielikelaitokseen.
- Viestinnälliset toimenpiteet sopivat hyvin ajoitetuksi samaan aikaan, kun nyt meneillään olevasta Tiehallinnon organisaatiouudistuksesta kerrotaan julkisuuteen. Viestinnässä tulee painottaa sitä, että tämä tielaitosuudistus on todella paljon muutakin kuin sorakuoppia ja kilpailuttamista. Se on uuden aikakauden tienpitoa.
- Uudistukseen liittyvissä viestintätoimenpiteissä tulee käydä kattavasti läpi etujärjestöt, keskeiset raskaan teollisuuden ja kuljetusteollisuuden edustajat ja myös julkiselle sektorille tulee kohdistaa näitä toimenpiteitä.

### 3.3 Tienpidon ja Tiehallinnon yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esiintuomisessa, oikea toimintamalli vaikutamisessa

#### 3.3.1 Johtopäätökset

- Yhteiskunnallinen merkitys ja onnistuminen sen esilletuomisessa jakoi mielipiteitä oleellisesti. Niukka enemmistö näki, että siinä ollaan tavalla tai toisella pärjätty. Etujärjestöissä oli muita ryhmiä enemmän niitä, jotka näkivät ettei oltu riittävästi onnistuttu tässä esiintuomisessa. Julkisen sektorin haastateltavat taas näkivät, että tässä oltiin myös onnistuttu. Tienpidon yhteiskunnallisen merkityksen tärkeyttä ei käytännössä kukaan kiistänyt.
- Kaikki haastateltavat pitivät tienpidon yhteiskunnallisen merkityksen



korostamista tärkeänä asiana. Samalla Tiehallinnon rooli alan keskeisenä virastona oli pääosalle itsestäänselvyys.

Selvästi tulee se esiin, että julkisuutta tieasiat saavat ja julkisuus tulee pääasiassa suurten hankkeiden kautta. Julkisuuden laatu on sinänsä positiivista, jos sitä vertaa esim. RHK:n saamaan julkisuuteen, joka usein liittyy junaonnettomuuksiin. Tiehallinto ei saa liikenneonnettomuuksista juurikaan negatiivista julkisuutta.

Keskeisiä kriteereitä yhteiskunnallisen merkityksen arvioinnissa tuntuivat yleisesti olevan rahoituksen volyymi ja haastateltavan arvio tieverkon kunnosta (ei esim. turvallisuus- tai ympäristökysymykset). Tämä ajattelutapa näkyi siinä, että kun tänä vuonna on tienpitoon tullut jonkin verran lisärahoitusta ja joitakin uusia hankkeita on alkamassa, nähtiin ne signaalina koko verkon kunnosta eli asioiden hyvästä hoidosta. Eri-tyisesti julkisen sektorin vastaajilla oli näkemys että, rahoituksen taso on riittävä ja myös muissa ryhmissä oli tällä näkemyksellä vankka kannattajajoukkonsa.

Yhteiskunnallisen merkityksen ja onnistumisen kriteerinä tuntui siten olevan uudet hankkeet, verkon kokonaiskunnon ja sen palvelukyvyn jäädessä heikommalle, vaikka nämä seikat painottuvat mm. vuoden 2000 toimintalinjoissa.

Yleisesti Tiehallinnon julkisesta yhteiskunnallisesta kuvasta piirtyy kaksi ulottuvuutta: Tiehallinto hoitaa sille asetetut tehtävät hyvin ja se on merkittävä ja näkyvä organisaatio. Toisaalta sen voima yhteiskunnallisessa keskustelussa ja kyky tuoda todella oleellisia asioita esille vaatii joidenkin haastateltavien mielestä kehittämistä.

Julkisella sektorilla määrärahojen niukkuus ei noussut niin keskeiseksi kuin esim. etujärjestöryhmässä (sekä teollisuudessa alempiasteisen verkon osalta), jossa nähtiin enemmänkin uhkakuvia infrapääoman syömisestä.

Kysymykseen siitä, onko Tiehallinto onnistunut tuomaan esille tienpidon yhteiskunnallista merkitystä ja yleensäkin Tiehallinnon roolin arviointi yhteiskunnallisessa keskustelussa on ollut haastateltaville vaikea kysymys (eli erottaa tienpidon yleinen pärjääminen ja Tiehallinnon rooli siinä). Ainoastaan ne, jotka seuraavat asioita kaikkein läheisimmin ovat pystyneet todellisuudessa kommentoimaan tätä kysymystä.

Etujärjestöillä ja teollisuuden edustajilla oli jonkin verran esillä näkemys, että Tiehallinto ei onnistunut riittävän hyvin tienpidon merkityksen esiin tuomisessa julkisessa keskustelussa. Kysymyksessä oli lähinnä tiemäärärahojen laskuun liittyvät huomiot sekä näkemys aikaisemman tielaitoksen tehostomasta tienpidosta.

Toisenlaista näkemystä edustivat ne haastateltavat, joiden mielestä Tielaitos/Tiehallinto on kyennyt kohentamaan vuosikymmenten saatossa imagoaan varsin merkittävästi. Tätä näkemystä kuvaa hyvin erään haas-

tateltavan mielipide 1950-luvun mitään tekemättömästä lapioprofiilista nykyajan moderniksi hyvin johdetuksi virastoksi.

Oikeaa toimintamallia haettaessa haastateltavien vastauksissa painottuivat myös vaikuttamisen sisältö ja tavoitteet. Nähtiin, että tieliikennettä tulee pystyä kuvamaan laajempänä osana erilaisia logistisia ketjuja.

Tiemäärärahojen osalta yli puolet näki nykyisen rahoituspohjan tyydyttävänä. Niiden osuus, jotka näkivät heikon rahoituspohjan ja esim. infrapääoman heikkenemisen olevan merkittävä syyn tienpidon ongelmiin oli selvä vähemmistö.

Vuoden alussa tapahtunut muutos nähdään hyvänä mahdollisuutena tehdä uskottavaa tiepolitiikkaa. Tämä tarkoittaa toimimista uskottavasti erityisesti budjettiviranomaisena ja rahan tehokkaana käyttäjänä.

Selkeä enemmistö vastaajista näki Tiehallinnon ensisijaisesti asiantuntijavirastona, joka selkeästi kertoo tarpeet ja kohteet joihin rahat riittävät ja joihin ne eivät riitä. Lobbaaminen julkisuuteen ei ole pääjohtajan päätehtävä. Sitä vastoin vaikuttamien sisältä käsin mm. valtioneuvostoon asioiden valmisteluun on tärkeää.

Tiehallinnolla on nimenomaan asiantuntijan rooli suhteessa ministeriöön eli se on ammattivirasto. Lisäksi sillä on tiepoliittinen rooli. Yhteiskunnallista roolia tulee hakea näistä näkökulmista. Esimerkiksi tulemalla esiin kohtuullisen objektiivisella kuvalla nykytilanteesta ja siihen perustuvalla raamituksella.

Erityisesti julkisen sektorin edustajat, mutta myös osa muiden ryhmien edustajista painottivat sitä, että Tiehallinnon tulee olla lojaali valtioneuvostolle. Tiehallintoon ja sen pääjohtajaan tulee voida luottaa, kun puhutaan tienpidon tarpeista. Tämä näkemys korostui julkisen sektorin edustajien näkemyksissä, mutta sillä oli tukijoita myös muissa ryhmissä. Pääjohtajan roolin merkitys nähtiin yleisesti tärkeänä. Eräs haastateltava esitti pääjohtajalle eräänlaisen hovin tai paremminkin epävirallisen valtuuskunnan perustamista, jonka tehtävänä olisi jatkaa auto- ja tiefoorumien työtä.

Jotkut erityisesti etujärjestöihin kuuluvat pitivät tärkeänä nykyistä selkeämpää julkista lobbaamista eli suoraa vaikuttamista. Toisaalta tässäkin ryhmässä oli niitä, jotka kehottivat olemaan varovaisia yleiseen negatiiviseen vaikuttamiseen (valittamiseen) turvautumisessa, sillä julkisuudessa tulee kuitenkin esiintyä vahvana toimijana.

### 3.3.2 Kehittäminen

Yhteiskuntasuhteiden sisältöön tulee panostaa voimakkaasti sekä selkeästi että priorisoiden. Roolina on tällöin aktiivisen asiantuntijan rooli, joka tulee ulos muulloinkin kysytään ja vaikuttaa vahvasti taustalla erityisesti valtioneuvoston suuntaan. Valtioneuvoston luottamuksen saaminen on keskeinen asia. Kun Tiehallinnosta tulee esityksiä ja näke-



myksiä niin tiedetään, että siellä on käyty syvällisesti asiat läpi ja määritetty mitä tarvitaan ja mitä milläkin rahalla saa.

Tähän on nyt hyvät mahdollisuudet erityisesti nyt kun tuotannollinen toiminta on saatu eriytettyä ja läpivalaistua. Muutoinkin aktiiviseen hallittuun vaikuttamiseen on hyvät mahdollisuudet, koska Tiehallintoa pidetään modernina avoimena organisaationa, ovat sidosryhmät valmiita omalta osaltaan toimimaan aktiivisesti.

Aktiivisen toiminnan lisäksi kehittämisen tulee kohdistua ainakin yleisen aineiston tuottamiseen, jossa käydään läpi Suomen tienpidon tila eri toimenpidevaihtoehtoineen. Tämä aineisto tulee vielä tarkentaa keskeisten sidos- ja vaikuttajaryhmien tarpeita vasten (teollisuus, etujärjestöt, julkinen sektori ja siellä erityisesti valtioneuvosto, poliittiset päättäjät). Aineistoa tulee hyödyntää Tiehallinnon vastuuhenkilöiden aktiivisessa kanssakäymisessä yhteiskuntasuhdekentässä ja se muodostaa pohjan vaikuttamisstrategialle, joka tulisi laatia asiakkuusprosessin sisälle.

Strategisena tehtävänä on löytää toimintamalli, jolla saadaan osoitettua nykyisen budjettikehyksen johtavan automaattisesti tiestön kunnan heikkenemiseen ja pakottaa Tiehallinnon tekemään vahvoja priorisointitoimenpiteitä. Haastatelluista yli puolet oli sitä mieltä, että nykyinen rahoituspohja on vähintään tyydyttävä. Keskeiset sidosryhmät on saatava näkemään tienpidon tulevaisuuden kuva, jos aiotaan onnistua budjettikehyksen tason nostamisessa.

Yleisemminkin aktiivisen vaikuttamisen toimintamalli edellyttää:

1. Menestymistä yleisessä julkisessa keskustelussa erityisesti eduskunnan, suuntaan. Tällöin tulee erityisesti korostaa tienpidon määrärahojen korottamisen tärkeyttä koko verkon, ei vain yksittäisten hankkeiden kannalta.
2. Onnistumista valtioneuvosto/LVM/VM tasolla. Tämä on rahoituksen kannalta keskeisin tekijä. Toiminnan on oltava uskottavaa ja taustalla tulee olla vankat perustelut.
3. Onnistumista aluetasolla. Millä tavalla alueella suhtaudutaan tienpidon tehtäviin.
4. Kansainvälisen ulottuvuuden huomioon ottamista. Millä tavalla olla mukana ja korostetaan tieliikenteen kansainvälisyyttä ja sen vaikutuksia.

### 3.4 Tienpidon ja tiehallinnon suuntaviivat 2000-luvulla

#### 3.4.1 Johtopäätökset

Haastatelluilla oli varsin runsaasti erityyppisiä näkemyksiä tienpidon kehityssuunnasta. Niissä painottuivat toisaalta yleiset yhteiskunnalliset muutokset ja toisaalta oman organisaation tarpeet.

Edellisen kysymysalueen vastauksissa tuli jo esille kahdentyyppisiä näkemyksiä tiemäärärahojen riittävydestä. Molemmat näkemykset painottivat kuitenkin keskeiseksi toimintamalliksi priorisointia eli asioiden

laittamien tärkeysjärjestykseen, mikä on nousi esille myös tässä kysymysalueessa.

Pääosa arvioi suurten hankkeiden olevan takanapäin, koska heidän näkemyksensä mukaan tieverkko on rakennettu pääpiirteittäin valmiiksi. Uudet hankkeet pitää pystyä perustelemaan. Esimerkiksi vastaamalla kysymykseen, että millä tavalla uusilla hankkeilla pystytään vaikuttamaan kilpailukykyyn?

Kaikista ryhmistä osa haastateltavista nosti pääkysymyksenä esiin huolen verkon kokonaiskunnosta ja pelosta sen rappeutumisesta. Pääosa haastateltavista katsoi nykyisen kustannusraamin olevan kohtuullisella tasolla ja sitä tärkeämpänä asiana he näkivät toimenpiteiden kohdistamisen oikein. Erityisesti kysymys alempiasteisen tieverkon kunnosta oli haastateltujen enemmistön mielestä keskeinen 2000-luvun haaste.

Enemmistö haastatelluista näki suurena linjana elinkeinoelämän tehokkaan toiminnan. Tiepäätökset vaikuttavat merkittävästi yritystoiminnan alueelliseen sijoittumiseen. Teollisuuden ja kuljetuksen lisäksi painottuu yksittäisten yrittäjien (esim. maatilatalouden ja metsätilallisten intressit.) Heidän osaltaan tien kapasiteetilla ja läpäisykyvyllä on suoraa merkitystä omalle taloudelliselle toiminnalle. Keskeisin asia on logistisen näkökulman korostaminen, jossa tiestö sekä turvaa vanhaa että luo uutta elinkeinotoimintaa ja takaa toimintakelpoisen ympäristön ihmisille.

Tästä voidaan johtaa käytännön toimintaympäristöön seuraavat päälinjat:

1. *Tiestön täsmäkäyttö:* Yleisesti ajatellaan että tieverkko on rakennettu valmiiksi ja sen monipuolisen käytön turvaaminen on tämän vuosituhannen tehtävä. Tieverkon käytössä tulee mennä kohti täsmäkäyttöä, joka tarkoittaa suuryrittäjien tarpeiden turvaamisesta. Kaikkien teiden pitämistä jatkuvasti lähes täydessä kunnossa ei pidetä realistisena.
2. *Logistinen näkökulma:* Toimenpiteet, joilla parannetaan logistista tehokkuutta ja turvataan liiketoiminnan sujuminen ovat avainasemassa. Käytännön tasolla on kysymys täsmäpalveluiden rakentamisesta.
3. *Priorisointi hankkeissa ja toimenpiteissä:* Priorisointi liittyy kaikkien väylähankkeiden yhteiseen arviointiin, tiehankkeiden keskinäisen tärkeysjärjestyksen määrittelyyn ja tieverkon kunnan tason määrittelyyn käyttötarkoituksen pohjalta aina yksittäiseen tieosuuteen saakka. Priorisoinnin periaatteita ovat: yleinen taloudellinen ja yhteiskunnallinen merkitys sekä kohdistettu taloudellinen ja yhteiskunnallinen (yleensä alueellinen) merkitys.
4. *Alueellisen kehityksen näkökulma:* Strategisella tasolla aluepolitiikan suuntaviivat tulevat olemaan vahvojen aluekeskusten väliset ja niihin välittömästi liittyvien valtaväylien pitäminen korkeatasoisena ja niiden mahdollinen lisärakentaminen Samoin kansainvälisesti merkittävien korridorien asema korostuu.

Haastateltavat toivat esille lukuisia yksittäisiä sinänsä laajoja ja tärkeitä kehittämiskokonaisuuksia. Esimerkiksi teollisuuden tarpeissa painottuivat myös yksittäiset hankkeet, kuten pääkuljetusväylien kunto ja palvelu-



kyky. Joukkoliikenne, ympäristön merkitys ja turvallisuus olivat asioita, jotka osa haastatelluista oli valmis nostamaan nykyistä vahvempaan rooliin.

### 3.4.2 Kehittäminen

- Haastatellut nostivat esille asioita, joiden ympärille asiakaslähtöisen Tiehallinnon tulisi rakentaa toimintaympäristönsä ja joihin sen palveluiden ja tuotteiden tulisi pystyä vastaamaan. Tähän liittyy myös imagon rakentamista. Imagoon liittyy tärkeänä osana selkeä profiloituminen Tiehallinnoksi.
- Johtopäätösten perusteella tienpidon 2000-luvun keskeisiksi suuntaviivoiksi nousivat:
  1. Rahoituksen perustana on hankkeiden ja toimenpiteiden priorisointi.
  2. Tiestön täsmäkäyttö, logistinen näkökulma ja palvelukonseptit.
  3. Alueellisen kehityksen näkökulma.
  4. Muita asiakokonaisuuksia, jotka vaikuttavat tienpidon toimintalinjoihin käytännön tasolla
- 1. Rahoituksen perustana on hankkeiden ja toimenpiteiden priorisointi
  - Kaikissa haastatteluryhmissä oli näkemyksiä, joissa koettiin tienpidon määrärahojen tasokorotus välttämättömäksi. Tämä ei kuitenkaan ollut enemmistön näkemys. Toisaalta osa yrityselämän ja heidän etujärjestönsä edustajista näkivät jo nyt tiestön kunnan logistisena riskinä, joka jo nyt aiheuttaa taloudellisia menetyksiä. Tämä on hyvin tärkeä asia, kun tiedetään että Tiehallinnon arvion mukaan määrärahoissa on tällä hetkellä noin yhden miljardin markan vaje. Tähän epäkohtaan tuleekin viestinnässä kiinnittää huomiota.
  - Kehittämisen osalta Tiehallinnon pitää pystyä omassa keskuudessaan käymään läpi kaikki ne asiat, jotka tulee raamittaa ja priorisoida sekä sovittaa ne isompien kokonaisuuksien alle. Aikaisemmin Tiehallinnolla oli paljon pieniä hankkeita, joten tavoitteeksi tulisi nyt asettaa, että hankkeet ovat järjestyksessä ja riittävän isoja.
  - Työssä ei ole erityisesti painotettu valtakunnan tason uusien rahoitusmuotojen mahdollisuuksia, jotta ei välity käsitystä siitä, että tällaisia asioita oltaisiin Tiehallinto toimesta valmistelemassa. Sitä vastoin tässä työssä ollaan kartoitettu näkemyksiä esim. logistiikkaan tai kelirikkoon liittyvistä yksittäisistä maksullisista palveluista. Joissakin tapauksissa haastateltavat olivat valmiita maksamaan ns. erityispalveluista.
  - Tienpidon pitkäjänteisyyttä tulee viestinnässä korostaa. Erityisesti VM:n suuntaan pitää esittää selkeitä perusteluja, koska sitä kautta pystytään vaikuttamaan myös koko valtioneuvoston tasolla. Infrahankkeiden mahdollisuudet saada EU-rahoitusta lisääntyvät ja tiehankkeiden osalta Tiehallinnon pitää pystyä systematisoimaan tämän rahoitusmuodon hyödyntäminen.
- 2. Tiestön täsmäkäyttö, logistinen näkökulma ja palvelukonseptit
  - Tieverkon kehittämistä tulee jatkaa liikenteen asettamien vaatimusten pohjalta.

Ylläpidon tulee olla riittävän hyvää, jotta tien pääoma-arvot valtiolle säilyvät ja teiden turvallisuus ja liikenteen sujuvuus saadaan turvattua.

Liikenteen hallinta ja käytön hallinta, liikennejärjestelmän hallinta, liikenteen telematiikan kehittäminen ja yleensäkin liikenteen palvelu kokonaisuuden tuottaminen. Tiehallinnon tiepolitiikan linjauksiin tulee kytkeä ajatteluketju - suurasiakkaat - teiden käyttö - käytön hallinta. Tämä ajattelutapa luo pohjan erilaisten tuote- ja palvelukonseptien rakentamiselle eri kohderyhmille.

Tiehallinnon tulee multimodaalisen ajattelun pohjalta asettaa logistiset kokonaistarpeet. Esimerkiksi metsäteollisuuden osalta kuljetukset metsästä aina satamiin asti ja myös merikuljetukset. Yritysten omassa toiminnassa painottuu tehokas logistiikka. Se edellyttää, että kuljetukset pitää saada määräaikaan perille ja että lähtökohtana pidetään ns. Mepa-ajattelua, jossa mahdollisimman vähän ajetaan tyhjillä kuormilla. Kuljetuskorridorien tulee toimia ennakkosuunnitelmien mukaan eli niiden pitää vetää.

Voidaan pitää lähtökohtana logistisia tarpeita eli ei ole olemassa mitään **itseisarvoa**, jonka mukaan kaikkialla Suomessa pidetään yllä tasalaatuisia tieverkkoa.

### 3. Alueellisen kehityksen näkökulma

Infrasta huolehtiminen on nyt ja tulevaisuudessa EU:n aluepolitiikan lähtökohtia. Tämä tulisi olla jatkossa yhtenä tienpidon perusteluna. Aiheellista voisi olla rakentaa uudet tiepolitiikan perustelut aluekeskustasolla.

Alueellisessa vuorovaikutuksessa tiepiirien ja muun aluehallinnon yhteystoiminnan merkitys kasvaa ja tiepiiriin tulee olla systemaattisesti mukana kuntien ja maakuntaliittojen valmisteluprosessissa asiantuntijana.

Uudistuksessa keskushallinnon operatiiviset tehtävät ulkoistetaan keskusvirastoille ja aluehallinnolle. Ministeriölle tulee näin ollen uusia tapoja ohjaamiseen. Jatkossa tullaan tekemään räätälöityä politiikkaa. Aluepolitiikka ja sektoripolitiikka lähenevät toisiaan ja tämä johtaa alueellisesti yhtenäisempään rahankäyttöön.

Strategisella tasolla aluepolitiikan suuntaviivat vaikuttavat Tiehallintoon nelitasoisesti:

1. Kaupunkiseutujen kuntien kanssa haetaan yhteistyössä joustavia ratkaisuja esim. kaavoituksen avulla.
2. Pääväylien tason pitäminen korkeana aluekeskusten välillä.
3. Suuremmat kaupungit ja niiden välisen liikenteen kehittäminen. Esimerkiksi Turku-Tampere-Helsinki kolmion alue ei ole kehittynyt riittävästi. Lisäksi Lahti tulee olemaan varsin vahva kasvukeskus.
4. Yhteydet ulkomaille ja erityisesti Venäjälle. Tässä yhteydessä E-18 ja sen rajanylityspaikat ovat keskeisessä roolissa, kuten myös muut rajanylityspaikat. Ulkomaan yhteyksiin liittyvät myös pohjoisen ulottuvuuden mahdollisuudet.

### 4. Muita asiakokonaisuuksia, jotka vaikuttavat tienpidon toimintalinjoihin käytännön tasolla

Tienpitoon liittyvää rakentamisen ja kunnossapidon teknistä kehittämis-



tä tulee edistää, ettei jäädä kehityksessä jälkeen.

Liikenteen turvallisuuden korostaminen, ympäristörakentaminen ja muu-  
vuorovaikutus ympäristöön ovat tärkeitä näkökohtia. Näkemys tavoit-  
teesta vähentää autoliikennettä voisi myös olla korkealla tasolla 2000-  
luvun toimintalinjoissa.

### 3.5 Vuorovaikutus, nykytilanne ja toimintamalli eteenpäin

#### 3.5.1 Johtopäätökset nykytilanteesta

- Valtaosa haastateltavista oli sitä mieltä, että Tiehallinto on onnistunut hyvin informaation antajana. Sitä pidetään avoimena virastona, jonka kanssa ollaan yhteistyössä lukuisilla eri tavoilla. Valtakunnan tason ja aluetason yhteistoiminta nähtiin yhtäläillä onnistuneena. Tämä kertoo myös siitä, että myös tiepiireillä on hyvä tuntuma muuhun julkisen sektorin aluehallintoon.
- Positiivista on myös epävirallisen kanssakäymisen/epävirallisen verkoston laaja käyttö. Yhteistoimintaa esiintyy sekä keskushallinto- että piiritasolla.
- Vuorovaikutusta tapahtuu useilla tasoilla eri organisaatioiden, asioiden, ja erilaisten työryhmien puitteissa. Usein yhteistoiminta tapahtuu jonkin kolmannen tahon toiminnoissa kuten ministeriössä tai auto- ja tiefoorumissa.
- Haastateltavat totesivat saavansa äänensä hyvin kuuluviin Tiehallinnossa.
- Etujärjestöistä löytyi myös niitä, jotka kokivat, ettei yhteistoiminta ole sujunut hyvin. He eivät ole mielestään saaneet tietoa uudistuksesta ja ylipäänsäkään asioista. Tällaista ryhmää ei periaatteessa pitäisi löytyä näiden avainorganisaatioiden joukosta.
- Nykytilannetta koskeviin johtopäätöksiin voidaan liittää myös monen haastateltavan näkemys siitä, että Tiehallinto ei oikein ole osannut ilmaista mistä mikin johtuu (tiestön kunnon taso, hankeperustelut jne.). Visioita rakennetaan siitä lähtökohdasta, miten asioiden pitäisi olla, mutta puuttuu selkeät viestinnälliset ulottuvuudet ja myös tapa kuvata asioita on heikko. Tähän liittyy mm. priorisointi ja mitä se käytännössä merkitsee. Tieasioiden esille tuominen on liian vahvasti ollut "insinöörien" käsissä. Heidän tuottamaa aineistoa pystyvät ymmärtämään vain sisäpiiriläiset. Kilpailukyvyyn ja tienpidon välistä suhdetta tulisi viestittää laajemmin. Tämä nähdään yhtenä Tiehallinnon keskeisenä tehtävänä.
- Tiehallinnolla on hyvä pohja kehittää vuorovaikutusta. Nykytilanne nähtiin suhteellisen hyvänä informaation antamisen osalta. Tämä otos ei kuitenkaan tilastollisesti ottaen kuvaa kattavasti teollisuuden ja etujärjestöjen osalta vuorovaikutuksen nykytilannetta. Edellä mainituissa ryhmissä on tässä tutkimuksessa ollut edustettuina ne tahot, joilla on esim. TT:n kautta tai muuten runsaasti yhteistä kosketuspintaa Tiehallinnon kanssa. Perustellusti voidaan kuitenkin olettaa, että teollisuuden ja etujärjestöjen osalta esiintyy enemmänkin tarvetta saada tietoa ja infor-

maatiota sekä olla vuorovaikutuksessa Tiehallintoon juuri näistä syistä johtuen. Julkisen sektorin osalta otosta voidaan pitää paremmin koko sektoria kuvaavana.

### 3.6 Toimintamallin kehittäminen

Nykyisen toimintamallin kehittämiseen, huolimatta siitä, että tilanteen nähtiin olevan vähintään tyydyttävän, tuli runsaasti kommentteja sekä yleisen tason että oman organisaation ja Tiehallinnon välisestä vuorovaikutuksesta. Yleispiirteenä on kanssakäymisen systematisointi, kuitenkin aina asiaympäristöön liittyen. Tiehallinnolta halutaan uusia painotuksia ja uudentyypistä otetta sekä niiden ympärille rakennettavaa vuorovaikutusta.

Näkemykset kehittämisestä liittyvät sekä käytännön organisaatiokohtaisiin toimiin että Tiehallinnon toimiin aktiivisena tienpidon puolestapuhujana julkisuudessa.

Erityisesti julkisen sektorin edustajat näkivät vuorovaikutuksen kehittämisen liittyvän yleisellä tasolla tiehallinnon oman roolin kehittämiseen. Sen kasvamiseen entistä vahvemmaksi asiantuntijavirastoksi. Tiehallinnon roolin nähtiin toisaalta vahvistuvan keskusviraston tehtävien laajentuessa, toisaalta nähtiin tärkeänä pitäytyä tiukasti valtioneuvoston ohjauksessa.

Vuorovaikutuksen kehittämisen alue nähtiin hyvin laajana. Koko infra- ja liikennesektorin kehittämistavoitteista ja organisaatioiden yhteistoimintojen voimallisesta kehittämisestä aina yksittäisiin alueellisiin erityistarpeisiin saakka. Organisaatiokohtainen vuorovaikutuksen kehittäminen pitää sekin sisällään varsin merkittäviä asiakokonaisuuksia mm. eri hallintokuntien yhteistoiminnan tiivistämisessä. Käytännön toiminnan muotoja sekä virallisia että epävirallisia tulee edelleen kehittää.

Organisaatiokohtainen yhteistyö nähdään erittäin tarpeellisena. Sen tulee lähteä sisällöllisistä yhteisistä intresseistä ja sen tulee olla sekä virallista että epävirallista. Ehkä tärkein seikka on kuitenkin se, että vuorovaikutuksen tulee olla räätälöityä selkeisiin sisällöllisiin asioihin perustuen.

Aluehallinnon ja alueellisen toiminnan merkitys nousi hyvin keskeiseksi vuorovaikutuksen kehittämisessä. Alueellisen toiminnan monipuolisuus ja tiepiireille asetettujen toiveiden laajuus yhdistettynä aluehallinnon merkittäviin muutoksiin tekee tästä alueesta yhden strategisen painopistealueen haastateltavien näkökulmasta käsin katsottuna. Käytännön tasolla nousee esille tiejohtajille toimintamallin rakentaminen alueelliseen edunvalvontaan, tiepiirien kanssakäyminen kuntien ja maakuntaliittojen kanssa tulee yhdenmukaistaa, maakuntaliittojen aktiivisuuden systemaattista hyödyntämistä valtakunnallisessa edunvalvonnassa. ja yleensä tiepiirien roolin vahvistamista aluekehityksessä.

Alueellisen kanssakäymisen tulee myös olla systemaattista. Tämä koskee koko logistisen ketjun aluetta: raaka-ainelähde - kuljetus-tehdas-jalostus - kuljetus - satama/kuluttaja/tukku. Tämä edellyttää yhteistoimintaa sekä tiepiirin sisällä että useiden tiepiirien välistä yhteistoimintaa koko ketjun hallinnan osalta.



Myös kanssakäymisen muotojen tulee olla räätälöityjä. Sähköpostin räätälöity käyttö nähtiin monien mielestä hyvänä. Viralliset ja epäviralliset tapaamiset ovat molemmat tärkeitä ja niitä molempia tulee systematisoida. Keskeisten organisaatioiden osalta tapaamiset tulee järjestää pääjohtajan ja ao. tahon ylimmän johdon kanssa ja muutoinkin johdotason yhteistoiminta tulee eriyttää asiantuntijatason yhteistoiminnasta. Samoin piiritason vuorovaikutus tulee systematisoida, jotta käy ilmi mikä on tiejohtajan ja muun johdon ja mikä taas on asiantuntijan vuorovaikutusta.

Tärkeitä vaikuttamisen foorumeja ovat myös erilaiset säännölliset alan tapahtumat ja esim. auto- ja tiefoorumi, johon useampikin haastateltava viittasi. Myös ministeriön ja TT:n valiokunnat ja työryhmät ovat hyviä väyliä. Näissä toimiminen edellyttää toiminnan ulkoista ja sisällöllistä systematisointia.





Haastateltavan nimi	Tehtävä	Työpaikka
Jaakko Rahja	Toimitusjohtaja	Tieyhdistys
Matti Krats	Puheenjohtaja	Pardia
Raimo Rannisto	Puheenjohtaja	Val. Ry
Jarmo Nupponen	Toimitusjohtaja	Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto
Jussi Kauppi	Osastopäällikkö	Kuntaliitto
Pentti Mäkinen	Johtaja	Keskuskauppakamari
Raimo Mansukoski	Johtaja	Teollisuus ja työnantajat
Maire Kaartama	Johtaja	Teollisuus- ja työnantajat
Antti Neimaala	Osastopäällikkö	Suomen Yrittäjät ry
Jukka Airaksinen	Johtaja metsätalous	MTK
Olli-Pekka Väänänen	Johtaja maatalous	MTK
Pekka Kilpi	Ylijohtaja	Sisäministeriö
Veijo Kavonius	Ylijohtaja	Sisäministeriö
Markku Wallin	Kansliapäällikkö	Työministeriö
Ossi Niemimuukko	Ylijohtaja	RHK
Jukka Hirvelä	Vs. Pääjohtaja	MLK
Mikko Talvitie	Pääjohtaja	Ilmailulaitos
Erkki Virtanen	Kansliapäällikkö	KTM
Teuvo Veijalainen	Poliisineuvos	Sisäministeriö
Jan Heino	Pääjohtaja	Metsähallitus
Jussi Niemi	Maakuntajohtaja	Pirkanmaan liitto
Esko Lotvonen	Maakuntajohtaja	Lapin liitto
Jarmo Rantanen	Kaupunginjohtaja	Tampereen kaupunki
Jorma Westlund	Johtaja	Stora Enso
Jussi Sarvikas	Logistiikkajohtaja	UPM Kymmene
Mauri Vikeläinen	Toimitusjohtaja	JIT-Trans Oy Rautaruukki
Henry Kuitunen	Pääjohtaja	Vr-Yhtymä
Seppo Salomaa	Tuotantopalvelujohtaja	Suomen Posti Oy
Eero Hemming	Logistiikkapäällikkö	Kemira Agro Oy
Seppo Mäkinen	Logistiikkajohtaja	M-Real Oy
Seppo Sainio	Toimitusjohtaja	Kuorma-autoliitto
Heikki Kääriäinen	Toimitusjohtaja	Linja-autoliitto
Harri Rumpunen	Asiamies	Metsäteollisuus ry
Timo Poranen	Toimitusjohtaja	Metsäteollisuus ry





ISSN 1457-9871  
ISBN 951-726-859-9  
TIEH 3200737